

**PROBLEMATIKA PENGARUH MAGNET
BANGUNAN KOMERSIAL
DITINJAU DARI TEORI PERANCANGAN KOTA
(STUDI KASUS KAWASAN SIMPANG LIMA SEMARANG)**



Tesis
untuk memenuhi persyaratan
mencapai derajat Sarjana S-2

Magister Teknik Arsitektur

Ferisa Bhismo Nugroho
L4B 002 087

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
November
2003**

TESIS

PROBLEMATIKA PENGARUH MAGNET BANGUNAN KOMERSIAL DITINJAU DARI TEORI PERANCANGAN KOTA (STUDI KASUS KAWASAN SIMPANG LIMA SEMARANG)

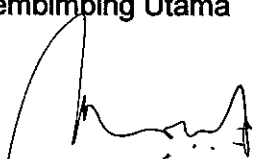
disusun oleh :

Ferisa Bhismo Nugroho
NIM. L4B 002 087

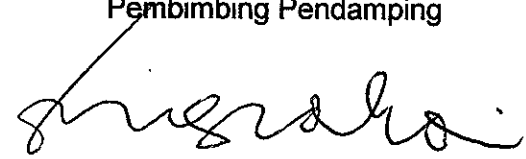
telah dipertahankan di depan Tim Penguji
pada tanggal 8 November 2003
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

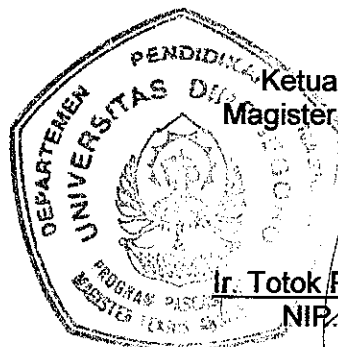
Menyetujui,
Komisi Pembimbing

Pembimbing Utama


Ir. Eddy Indarto, M.Si
NIP. 131 460 476

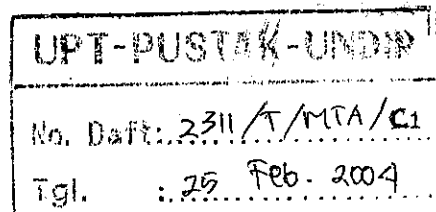
Pembimbing Pendamping


Ir. Satrio Nugroho, M.Si
NIP. 130 779 816



Ketua Program Studi
Magister Teknik Arsitektur,


Ir. Totok Roesmanto, M.Eng
NIP. 130 891 110



PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa tesis ini adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan di dalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/tidak diterbitkan sumbernya dijelaskan di dalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, 8 November 2003

Ferisa Bhismo Nugroho

RIWAYAT HIDUP

Nama Lengkap : Ferisa Bhismo Nugroho

Tempat, Tanggal Lahir : Semarang, 13 Februari 1980

Alamat : Jl. Tembalang Baru IV / 57, Semarang 50275

Agama : Islam

Pendidikan Formal :

- 1986 – 1992 **Sekolah Dasar**
SD Kristen Gergaji Semarang
- 1992 – 1995 **Sekolah Menengah Pertama**
SMP Negeri 3 Semarang
- 1995 – 1998 **Sekolah Menengah Umum**
SMU Negeri 3 Semarang
- 1998 – 2002 **Perguruan Tinggi – Sarjana Teknik (ST)**
Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Diponegoro Semarang
- 2002 – 2003 **Pasca Sarjana – Magister Teknik (MT)**
Program Studi Magister Teknik Arsitektur
Universitas Diponegoro Semarang

KATA PENGANTAR

Pusat kota adalah tempat berkumpulnya berbagai aktivitas kota yang juga merupakan wadah bagi masyarakatnya untuk berinteraksi sosial, berkarya serta berekreasi. Bentuk fisiknya bisa bermacam-macam, diantaranya lapangan atau alun-alun, bangunan komersial, bangunan perkantoran dan lain-lain. Sebagai pusat kota yang memiliki alun-alun dan bangunan komersial yang berdekatan, kawasan simpang Lima Semarang memiliki karakteristik permasalahan yang menarik untuk dijadikan sebagai lokasi penelitian. Maka penulis mengambil topik bahasan mengenai **PROBLEMATIKA PENGARUH MAGNET BANGUNAN KOMERSIAL DITINJAU DARI TEORI PERANCANGAN KOTA (STUDI KASUS KAWASAN SIMPANG LIMA SEMARANG)**. Sehingga hasil dari penelitian ini dapat memberikan masukan bagi para *stake holder* untuk mensikapi permasalahan seperti pada daerah yang diteliti.

Alhamdulillahirobbibil'alamin Puji Syukur ke hadirat Allah SWT berkat rahmat dan Ridho-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis sesuai dengan jadwal yang direncanakan. Penulisan tesis ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan menyelesaikan studi pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, Semarang.

Penulisan tesis ini dapat terwujud juga berkat bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Ir. Eddy Indarto, M.Si, selaku pembimbing utama atas bimbingan, arahan dan kesabarannya selama penyusunan tesis.
2. Bapak Ir. Satrio nugroho, M.Si, selaku pembimbing pendamping sehingga penulisan ini dapat terwujud.
3. Bapak Ir. Indriastjario, M.Eng, selaku penguji pada sidang akhir.

4. Bapak Ir. Totok Roesmanto, M.Eng, selaku Ketua Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.
5. Seluruh dosen pengampu mata kuliah dan staf administrasi pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.
6. Teman-teman seperjuangan pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro.
7. Teman-teman Jurusan Arsitektur UNDIP angkatan 2000 : Khairi, Alam, Joni dan Pitoy yang rela mengorbankan waktu dan tenaga untuk membantu penulis.
8. Bapak, Ibu, Kakak dan Adik tersayang, yang selalu memberikan dukungan dan doanya bagi kelancaran penyusunan tesis.
9. *My Princess*, Puti Lenggo Geni atas segala pengertian, dukungan, bantuan serta doanya sehingga tesis ini dapat tersusun.
10. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyusunan tesis ini.

Penulis berharap semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi ilmu pengetahuan, perkembangan penelitian, serta bagi para pembaca.

DAFTAR ISI

	Hlm.
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
RIWAYAT HIDUP	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
ABSTRAK	xx
ABSTRACT	xxi
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1. Latar Belakang	1
I.2. Perumusan Masalah	3
I.3. Tujuan dan Sasaran	5
I.4. Lingkup Pembahasan	5
I.5. Manfaat	6
I.6. Keaslian Penelitian	6
I.7. Sistematika Pembahasan	7
BAB II KAJIAN PUSTAKA	9
II.1. Teori tentang Perancangan Kota	9
II.1.1. Citra Kota	9
II.1.2. Elemen Perancangan kota	12
	vii

1. Sirkulasi dan Parkir	13
2. Ruang Terbuka	16
3. Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki	24
4. Pendukung Kegiatan	30
II.1.3. Bangunan Komersial	34
II.2. Teori tentang Bisnis Eceran	37
II.2.1. Konsep Marketing	37
II.2.2. Lokasi Bisnis Eceran	40
II.3. Landasan Teori dan Hipotesis	43
II.3.1. Landasan Teori	43
II.3.2. Hipotesis	45
BAB III METODE PENELITIAN	46
III.1. Persiapan	46
III.2. Langkah-langkah Pokok Penelitian	46
III.3. Metode Penggalan Data dan Informasi	49
III.4. Sampel Pengamatan	50
III.5. Waktu Penelitian	51
III.6. Alat Penelitian	52
III.7. Teknik Penyajian dan Analisis Data	52
BAB IV DESKRIPSI WILAYAH PENELITIAN	54
IV.1. Posisi Kawasan Simpang Lima terhadap Kota Semarang	54
IV.2. Sirkulasi Kawasan	60
IV.3. Kondisi Permasalahan	61
IV.3.1. Node Mal Ciputra dengan Node Plaza	61

Simpang Lima	
IV.3.2. Node Plaza Simpang Lima dengan Pertokoan Simpang Lima	64
IV.3.3. Node Pertokoan Simpang Lima dengan Pertokoan Ramayana	66
IV.3.4. Node Pertokoan Ramayana dengan Kantor Telkom dan SMK7	67
IV.3.5. Node Kantor Telkon dan SMK 7 dengan Plaza Gajahmada	69
IV.3.6. Node Plaza Gajahmada dengan Masjid Baiturrahman	70
IV.3.7. Node Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra	72
IV.4. Data Bangunan Komersial	75
IV.4.1. Mal Ciputra	75
IV.4.2. Plaza Simpang Lima	78
IV.4.3. Pertokoan Simpang Lima	81
IV.4.4. Pertokoan Ramayana	84
IV.4.5. Plaza Gajahmada	87
IV.5. Data tentang Path	89
IV.5.1. Jalan Gajahmada	89
IV.5.2. Jalan Ahmad Yani	91
IV.5.3. Jalan Pahlawan	93
IV.5.4. Jalan Pandanaran	95
IV.6. Data tentang Edge	97
IV.6.1. Antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima (Jl. KH. Ahmad Dahlan)	97

IV.6.2. Antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	100
IV.6.3. Antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada	102
IV.7. Data tentang Ruang Terbuka Publik antar Bangunan Komersial	104
IV.7.1. Antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima	104
IV.7.2. Antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	107
IV.7.3. Antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	110
IV.7.4. Antara Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada	113
IV.7.5. Antara Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra	119
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN	127
V.1. Analisis Korelasi antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima	127
V.2. Analisis Korelasi antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	132
V.3. Analisis Korelasi antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	136
V.4. Analisis Korelasi antara Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada	141
V.4.1. Analisis Korelasi Daerah Pengamatan Pertama	141

V.4.2. Analisis Korelasi Daerah Pengamatan	145
Kedua	
V.5. Analisis Korelasi antara Plaza Gajahmada dan	150
Mal Ciputra	
V.5.1. Analisis Korelasi Daerah Pengamatan	150
Pertama	
V.5.2. Analisis Korelasi Daerah Pengamatan	154
Kedua	
V.6. Analisis Perbandingan Antar Daerah	158
Pengamatan	
V.6.1. Biasa Siang	158
V.6.2. Biasa Malam	161
V.6.3. Sabtu Malam	163
V.6.4. Minggu Siang	166
 BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	169
VI.1. Kesimpulan	169
VI.2. Rekomendasi	169
 DAFTAR PUSTAKA	171
LAMPIRAN	173

DAFTAR TABEL

1.	Kategori Bangunan Komersial	34
2.	Variabel dan Jenis Variabel	47
3.	Indikator Penelitian	48
5.	Jumlah pengunjung Mal Ciputra	76
6.	Jenis Jualan pada Mal Ciputra	77
7.	Jumlah pengunjung Plaza Simpang Lima	79
8.	Jenis Jualan pada Plaza Simpang Lima	80
9.	Jumlah pengunjung Pertokoan Simpang Lima	82
10.	Jenis Jualan pada Pertokoan Simpang Lima	83
11.	Jumlah pengunjung Pertokoan Ramayana	85
12.	Jenis Jualan pada Pertokoan Ramayana	86
13.	Jumlah pengunjung Plaza Gajahmada	87
14.	Jenis Jualan pada Plaza Gajahmada	88
15.	Jumlah kendaraan umum pada Jl. Gajahmada	90
16.	Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Gajahmada	91
17.	Jumlah kendaraan umum pada Jl. Ahmad Yani	92
18.	Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Ahmad Yani	93
19.	Jumlah kendaraan umum pada Jl. Pahlawan	94
20.	Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Pahlawan	95
21.	Jumlah kendaraan umum pada Jl. Pandanaran	96
22.	Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Pandanaran	97
23.	Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. KH. Ahamd Dahlan	98
24.	Jumlah kendaraan umum pada Jl. KH. Ahmad Dahlan	99
25.	Jumlah kendaraan pribadi antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	100
26.	Jumlah kendaraan umum antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	101
27.	Jumlah kendaraan pribadi antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada	102
28.	Jumlah kendaraan umum antara Perokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	103
29.	Jumlah pejalan kaki antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima	105
30.	Jumlah pedagang kaki lima antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima	106
31.	Jumlah pejalan kaki antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	107
32.	Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	108
33.	Jumlah pedagang kaki lima antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	109
34.	Jumlah pejalan kaki antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	110
35.	Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	111
36.	Jumlah pedagang kaki lima antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	113
37.	Jumlah pejalan kaki antara Pertokoan Ramayana dan Telkom	114
38.	Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Pertokoan Ramayana dan Telkom	115
39.	Jumlah pedagang kaki lima antara Pertokoan Ramayana dan Telkom	116
40.	Jumlah pejalan kaki antara Pertokoan Ramayana dan	117

	Telkom	
41.	Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada	118
42.	Jumlah pedagang kaki lima antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada	119
43.	Jumlah pejalan kaki antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman	120
44.	Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman	121
45.	Jumlah pedagang kaki lima antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman	122
46.	Jumlah pejalan kaki antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman	123
47.	Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra	124
48.	Jumlah pedagang kaki lima antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra	125
49.	Hasil korelasi <i>pearson</i> dua variabel antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima	127
50.	Hasil korelasi <i>pearson</i> dua variabel antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	132
51.	Hasil korelasi <i>pearson</i> dua variabel antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	136
52.	Hasil korelasi <i>pearson</i> dua variabel antara Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada pada daerah pengamatan pertama	141
53.	Hasil korelasi <i>pearson</i> dua variabel antara Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada pada daerah pengamatan kedua	146
54.	Hasil korelasi <i>pearson</i> dua variabel antara Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra pada daerah pengamatan pertama	150
55.	Hasil korelasi <i>pearson</i> dua variabel antara Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra pada daerah pengamatan kedua	154

DAFTAR GAMBAR

1.	Skema tujuan dan sasaran	5
2.	Path secara diagramatis	10
3.	Edge secara diagramatis	10
4.	District secara diagramatis	11
5.	Nodes secara diagramatis	11
6.	Landmark secara diagramatis	12
7.	Kota Charlotte yang memiliki panduan perancangan untuk fasilitas pelayanan publik seperti informasi dan toilet pada pusat pejalan kaki	25
8.	Rancangan untuk Plaza Kota New York yang memperlihatkan suatu pendukung kegiatan dalam suatu kota	34
9.	Konsep trafik pada gedung perbelanjaan modern	36
10.	Peta kota Semarang	54
11.	Node di kota Semarang	55
12.	Peta kawasan Simpang Lima	55
13.	Letak bangunan yang frontal terhadap Jl. Pahlawan dan menjadikan bangunan ini sebagai <i>focal point</i> kawasan Simpang Lima	56
14.	Bangunan Plaza Simpang Lima	57
15.	Hotel Horison	57
16.	Pertokoan Simpang Lima	58
17.	Ramayana Super Centre	58
18.	Kantor Telkom	59
19.	Plaza Gajahmada	59
20.	Masjid Baiturrahman	59
21.	Sirkulasi kawasan Simpang Lima	60
22.	Pergerakan pengunjung	62
23.	Kondisi parkir yang ada pada bahu jalan	62
24.	PKL yang berjualan pada jalur pedestrian mal Ciputra (gambar kiri) dan di depan pintu masuk Plaza Simpang Lima (gambar kanan)	62
25.	Pejalan kaki yang antri untuk menuju ke jalur pedestrian	63
26.	Taksi yang menurunkan penumpang di depan pintu masuk Plaza Simpang Lima (gambar kanan)	63
27.	Kendaraan yang akan parkir menambah kepadatan jalan	63
28.	<i>Cross circulation</i> yang terjadi di antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima	63
29.	Pergerakan pengunjung di antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	64
30.	Jalur pedestrian yang digunakan sebagai tempat berjualan PKL	64
31.	Kendaraan umum yang berhenti mempersempit jalur sirkulasi	65
32.	Kendaraan yang akan parkir menambah kepadatan jalan	65
33.	Kemacetan yang terjadi pada Jl. Ahmad Yani.	65
34.	Pergerakan pengunjung di antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	66
35.	Jalur pedestrian digunakan sebagai tempat parkir	66
36.	Badan jalan digunakan sebagai tempat parkir	66
37.	Jalur pedestrian dan badan jalan digunakan sebagai tempat parkir	66
38.	Kendaraan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang mempersempit jalur sirkulasi	67
39.	Suasana kepadatan jalan di depan bangunan Ramayana	67
40.	Pergerakan pengunjung antara Ramayana dan Telkom	68
41.	PKL pada jalur pedestrian dan badan jalan digunakan sebagai tempat parkir	68

42.	Kendaraan yang berhenti di depan <i>main entrance</i> bangunan mempersempit jalur sirkulasi	68
43.	Kendaraan yang akan parkir di depan maupun di <i>basement</i> bangunan menambah kepadatan jalan	68
44.	Suasana kepadatan jalan di depan pintu masuk Pertokoan Ramayana	69
45.	Pergerakan pengunjung kecil	70
46.	Badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir	70
47.	Pergerakan pejalan kaki dan lokasi PKL di sebelah utara	71
48.	Jalur pedestrian di sebelah selatan yang digunakan berjualan oleh PKL	71
49.	Kendaraan umum yang berhenti pada sisi utara (gambar kiri) dan yang berhenti di sisi selatan (sebelah kanan) mempersempit jalur sirkulasi	71
50.	Sirkulasi kendaraan pada Jl. Pandanaran	72
51.	Ujung Jl. Pandanaran yang berpotensi terjadinya kemacetan	72
52.	Pergerakan pengunjung antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra	73
53.	Jalur pedestrian yang digunakan sebagai tempat berjualan PKL	73
54.	Badan jalan di sisi masjid Baiturrahman yang digunakan sebagai tempat berjualan PKL	73
55.	Kendaraan umum yang berhenti di antara Mal Ciputra dan Masjid Baiturrahman	74
56.	Kendaraan yang akan parkir ke dalam mal memperpadat kawasan	74
57.	Kemacetan di sekitar <i>main entrance</i> mal Ciputra	74
58.	Daerah pengamatan pengunjung pada mal Ciputra	75
59.	Grafik jumlah pengunjung Mal Ciputra	76
60.	Grafik pengamatan parkir pada Mal Ciputra	77
61.	Daerah pengamatan pengunjung pada Plaza Simpang Lima	78
62.	Grafik jumlah pengunjung Plaza Simpang Lima	79
63.	Grafik pengamatan parkir pada Plaza Simpang Lima	80
64.	Daerah pengamatan pengunjung pada Pertokoan Simpang Lima	81
65.	Grafik jumlah pengunjung Pertokoan Simpang Lima	82
66.	Grafik pengamatan parkir pada Pertokoan Simpang Lima	83
67.	Daerah pengamatan pengunjung pada Pertokoan Ramayana	84
68.	Grafik jumlah pengunjung Pertokoan Ramayana	85
69.	Grafik pengamatan parkir pada Pertokoan Ramayana	86
70.	Daerah pengamatan pengunjung pada Plaza Gajahmada	87
71.	Grafik jumlah pengunjung Plaza Gajahmada	88
72.	Grafik pengamatan parkir pada Plaza SGajahmada	89
73.	Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. Gajahmada	90
74.	Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. Gajahmada	90
75.	Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Gajahmada	91
76.	Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. Ahmad Yani	92
77.	Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. Ahmad Yani	92
78.	Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Ahmad Yani	93
79.	Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. Pahlawan	94
80.	Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. Pahlawan	94
81.	Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Pahlwan	95
82.	Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. Pandanaran	96
83.	Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. Pandanaran	96
84.	Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Pandanaran	97
85.	Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. KH. Ahmad Dahlan	98
86.	Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. KH. Ahamd Dahlan	99
87.	Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. KH. Ahmad Dahlan	99

88.	Daerah pengamatan jumlah kendaraan antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	100
89.	Grafik jumlah kendaraan pribadi antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	101
90.	Grafik jumlah kendaraan umum antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	101
91.	Daerah pengamatan jumlah kendaraan antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada	102
92.	Grafik jumlah kendaraan pribadi antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada	103
93.	Grafik jumlah kendaraan umum antara SMK 7 dan plaza Gajahmada	103
94.	Daerah pengamatan ruang terbuka antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima	104
95.	Grafik jumlah pejalan kaki antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima	105
96.	Grafik pengamatan parkir antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima	106
97.	Grafik jumlah pedagang kaki lima antara Mal Ciputra dan plaza Simpang Lima	106
98.	Daerah pengamatan ruang terbuka antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	107
99.	Grafik jumlah pejalan kaki antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	107
100.	Grafik jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	108
101.	Grafik pengamatan parkir antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	109
102.	Grafik jumlah pedagang kaki lima antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima	110
103.	Daerah pengamatan ruang terbuka antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	110
104.	Grafik jumlah pejalan kaki antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	111
105.	Grafik jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	112
106.	Grafik pengamatan parkir antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	112
107.	Grafik jumlah pedagang kaki lima antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana	113
108.	Daerah pengamatan ruang terbuka antara Pertokoan ramayana dan Telkom	114
109.	Grafik jumlah pejalan kaki antara Pertokoan Ramayana dan Telkom	114
110.	Grafik jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Pertokoan Ramayana dan Telkom	115
111.	Grafik pengamatan parkir antara Pertokoan Ramayana dan Telkom	116
112.	Grafik jumlah pedagang kaki lima antara Pertokoan ramayana dan Telkom	116
113.	Daerah pengamatan ruang terbuka antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada	117
114.	Grafik jumlah pejalan kaki antara Pertokoan Ramayana dan Telkom	117
115.	Grafik jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara SMK & dan plaza Gajahmada	118
116.	Grafik pengamatan parkir antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada	119
117.	Grafik jumlah pedagang kaki lima antara SMK 7 dan Plaza	119

	Gajahmada	
118.	Daerah pengamatan ruang terbuka antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman	120
119.	Grafik jumlah pejalan kaki antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman	121
120.	Grafik jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman	121
121.	Grafik pengamatan parkir antara plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman	122
122.	Grafik jumlah pedagang kaki lima antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman	123
123.	Daerah pengamatan ruang terbuka antara masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra	123
124.	Grafik jumlah pejalan kaki antara masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra	124
125.	Grafik jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra	124
126.	Grafik pengamatan parkir antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra	125
127.	Grafik jumlah pedagang kaki lima antara Masjid Baiturrahman dan Mal ciputra	126
128.	Grafik magnet bangunan komersial pada biasa siang	158
129.	Grafik volume pejalan kaki antar bangunan komersial pada biasa siang	159
130.	Grafik volume path/edge pada biasa siang	159
131.	Grafik kepadatan ruang terbuka antar bangunan komersial pada biasa siang	160
132.	Grafik magnet bangunan komersial pada biasa malam	161
133.	Grafik volume pejalan kaki antar bangunan komersial pada biasa malam	161
134.	Grafik volume path/edge pada biasa malam	162
135.	Grafik kepadatan ruang terbuka antar bangunan komersial pada biasa malam	163
136.	Grafik magnet bangunan komersial pada Sabtu malam	163
137.	Grafik volume pejalan kaki antar bangunan komersial pada Sabtu malam	164
138.	Grafik volume path/edge pada Sabtu malam	164
139.	Grafik kepadatan ruang terbuka antar bangunan komersial pada Sabtu malam	165
140.	Grafik magnet bangunan komersial pada Minggu siang	166
141.	Grafik volume pejalan kaki antar bangunan komersial pada Minggu siang	166
142.	Grafik volume path/edge pada Minggu siang	167
143.	Grafik kepadatan ruang terbuka antar bangunan komersial pada Minggu siang	168

DAFTAR LAMPIRAN

1.	Data kekuatan magnet	173
2.	Data ruang terbuka publik antar bangunan komersial	174
3.	Wilayah pengamatan antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima – Pengamatan Rabu siang dan Rabu malam	175
4.	Wilayah pengamatan antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima – Pengamatan Sabtu malam dan Minggu siang	176
5.	Wilayah pengamatan antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima – Pengamatan Rabu siang dan Rabu malam	177
6.	Wilayah pengamatan antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima – Pengamatan Sabtu malam dan Minggu siang	178
7.	Wilayah pengamatan antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana – Pengamatan Rabu siang dan Rabu malam	179
8.	Wilayah pengamatan antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana – Pengamatan Sabtu malam dan Minggu siang	180
9.	Wilayah pengamatan antara Pertokoan Ramayana dan Kantor Telkom – Pengamatan Rabu siang dan Rabu malam	181
10.	Wilayah pengamatan antara Pertokoan Ramayana dan Kantor Telkom – Pengamatan Sabtu malam dan Minggu siang	182
11.	Wilayah pengamatan antara Kantor Telkom dan Plaza Gajahmada – Pengamatan Rabu siang dan Rabu malam	183
12.	Wilayah pengamatan antara Kantor Telkom dan Plaza Gajahmada – Pengamatan Sabtu malam dan Minggu siang	184
13.	Wilayah pengamatan antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman – Pengamatan Rabu siang dan Rabu malam	185
14.	Wilayah pengamatan antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman – Pengamatan Sabtu malam dan Minggu siang	186
15.	Wilayah pengamatan antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra – Pengamatan Rabu siang dan Rabu malam	187
16.	Wilayah pengamatan antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra – Pengamatan Sabtu malam dan Minggu siang	188
17.	Korelasi pearson antara Mal Ciputra – Plaza Simpang Lima – Biasa siang	189
18.	Korelasi pearson antara Mal Ciputra – Plaza Simpang Lima – Biasa malam	190
19.	Korelasi pearson antara Mal Ciputra – Plaza Simpang Lima – Sabtu malam	191
20.	Korelasi pearson antara Mal Ciputra – Plaza Simpang Lima – Minggu siang	192
21.	Korelasi pearson antara Plaza Simpang Lima – Pertokoan Simpang Lima – Biasa siang	193
22.	Korelasi pearson antara Plaza Simpang Lima – Pertokoan Simpang Lima – Biasa malam	194
23.	Korelasi pearson antara Plaza Simpang Lima – Pertokoan Simpang Lima – Sabtu malam	195
24.	Korelasi pearson antara Plaza Simpang Lima – Pertokoan Simpang Lima – Minggu siang	196
25.	Korelasi pearson antara Pertokoan Simpang Lima – Pertokoan Ramayana – Biasa siang	197
26.	Korelasi pearson antara Pertokoan Simpang Lima – Pertokoan Ramayana – Biasa malam	198
27.	Korelasi pearson antara Pertokoan Simpang Lima – Pertokoan	199

	Ramayana – Sabtu malam	
28.	Korelasi pearson antara Pertokoan Simpang Lima – Pertokoan Ramayana – Minggu siang	200
29.	Korelasi pearson antara Pertokoan Ramayana – Plaza Gajahmada – Biasa siang	201
30.	Korelasi pearson antara Pertokoan Ramayana – Plaza Gajahmada – Biasa malam	202
31.	Korelasi pearson antara Pertokoan Ramayana – Plaza Gajahmada – Sabtu malam	203
32.	Korelasi pearson antara Pertokoan Ramayana – Plaza Gajahmada – Minggu siang	204
33.	Korelasi pearson antara Pertokoan Ramayana – Plaza Gajahmada 2 – Biasa siang	205
34.	Korelasi pearson antara Pertokoan Ramayana – Plaza Gajahmada 2 – Biasa malam	206
35.	Korelasi pearson antara Pertokoan Ramayana – Plaza Gajahmada 2 – Sabtu malam	207
36.	Korelasi pearson antara Pertokoan Ramayana – Plaza Gajahmada 2 – Minggu siang	208
37.	Korelasi pearson antara Plaza Gajahmada – Mal Ciputra – Biasa siang	209
38.	Korelasi pearson antara Plaza Gajahmada – Mal Ciputra – Biasa malam	210
39.	Korelasi pearson antara Plaza Gajahmada – Mal Ciputra – Sabtu malam	211
40.	Korelasi pearson antara Plaza Gajahmada – Mal Ciputra – Minggu siang	212
41.	Korelasi pearson antara Plaza Gajahmada – Mal Ciputra 2 – Biasa siang	213
42.	Korelasi pearson antara Plaza Gajahmada – Mal Ciputra 2 – Biasa malam	214
43.	Korelasi pearson antara Plaza Gajahmada – Mal Ciputra 2 – Sabtu malam	215
44.	Korelasi pearson antara Plaza Gajahmada – Mal Ciputra 2 – Minggu siang	216

ABSTRAK

Setiap kota memiliki ciri yang berbeda. Ciri tersebut dapat dilihat dari citra kota yang dibentuk dari beberapa elemen. Menurut Lynch (1969), elemen-elemen pembentuk citra kota itu adalah *path* (jalur), *edge* (batas), *district* (kawasan), *node* (simpul) serta *landmark* (tengeran). Node dalam suatu kota merupakan daerah strategis tempat bertemunya aktivitas kota dan node tersebut dihubungkan dengan *path*.

Simpang Lima merupakan salah satu node kota Semarang yang berupa CBD memiliki empat *path*, tiga *edge* dan lima bangunan komersial. Secara mikro, bangunan komersial ini merupakan node kawasan Simpang Lima. Sebagai node, bangunan komersial memiliki potensi terjadinya berbagai aktivitas kota yang berpengaruh terhadap lingkungan sekitarnya. Diantaranya terjadi akumulasi aktivitas pada ruang publik di antara bangunan komersial, penyalahgunaan fungsi ruang kota dan sirkulasi silang antara pengguna jalan berpotensi untuk menimbulkan kemacetan.

Hal tersebut di atas menjadi menarik untuk digunakan sebagai bahan penelitian. Sehingga akan diketahui kekuatan magnet bangunan komersial yang membawa pengaruh terhadap ruang publik antar magnet bangunan komersial serta pengaruh *path/edge* terhadap ruang publik tersebut. Lingkup dari penelitian adalah Ruang publik pada node di pusat kota Semarang yaitu Simpang Lima yang terkena dampak dari pengaruh magnet bangunan komersial. Serta menganalisa suatu ruang kota untuk mengetahui penyebab munculnya masalah.

Metode yang digunakan dalam penelitian dilakukan dengan pengumpulan data kuantitatif yang mendukung, kemudian dilakukan analisis dengan statistik korelasi *pearson* untuk mengetahui kekuatan hubungan masing-masing variabel. Sehingga akan terlihat variabel yang paling mempengaruhi munculnya masalah yang ada.

Berdasarkan hasil korelasi tersebut dapat diketahui bahwa pada dasarnya adanya *path/edge* akan memperbesar permasalahan ruang publik antar bangunan komersial bila kekuatan kedua magnet bangunan komersialnya besar. Temuan di lapangan menunjukkan perlu adanya suatu perencanaan fasilitas pendukung dan koordinasi dari para *stake holder* untuk menghindari atau mengurangi masalah yang muncul.

ABSTRACT

Every city had own different characteristic. The characteristic is visible from city image which formed of some element. According To Lynch (1969), elements of town image is path, edge, district, node and also landmark. Node in a town represent strategic point of place meet activity of city and attributed to by the node of path.

Simpang Lima represent one of node of Semarang city which in the form of CBD own four path, three edge and five commercial building. As a micro district, this commercial building represent node of area of Simpang Lima. As a Node, commercial building own potency of the happening of various city activity having an effect on to vicinity environment. Such as happened the activity accumulation at public space among commercial building, abuse of function of city space and cross circulation between pedestrian and vehicle have potency to evoke jam.

Above the mentioned become to draw to be used upon which the research. So that will be known by strength of commercial building magnet bringing influence to public space usher commercial building magnet and also influence path/edge to the public space. Scope from research is public space at node in downtown of Semarang that is incured by Simpang Lima of impact from influence of commercial building magnet. And also analyse a town space to know cause of problem appearance.

Used method in research done with supporting quantitative data, then with pearson correlation statistic analysis to know strength relation of each variable. So that will be seen a most variable influence existing problem appearance.

Appropriate to the correlation result that basically existence path/edge will enlarge public space problems usher commercial building when the strength of both of commercial building magnet was strong. Finding in field show existence need of a planning of supported facility and coordinate from all stake holder to avoid or lessen problem which emerge.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota secara umum diartikan sebagai tempat bagi kehidupan perkotaan, yaitu kehidupan yang lingkungan alamnya didominasi oleh lingkungan buatan manusia. Fisik kota merupakan hasil aksi dinamika dan kekuatan yang lahir akibat kebutuhan dan tuntutan sesaat kehidupan perkotaan. Totalitas fisik kota adalah bentuk kolektif yang merupakan akumulasi komponen selama periode tertentu, yang terdiri dari : jalan, bangunan, sistem komunikasi, utilitas, tempat kerja, rekreasi dan berbagai kegiatan lainnya (Spreiregen, 1965:54). Kota juga merupakan sebuah sistem yang bekerja secara terbuka baik sistem fisik, sistem sosial budaya, sistem ekonomi dan politik yang bersifat dinamis karena selalu berkembang sebagai suatu kesatuan integral.

Adanya jalan, bangunan, kawasan tertentu dari sebuah kota merupakan beberapa contoh dari elemen-elemen pembentuk citra yang diungkapkan Lynch (1969). Menurut Lynch, elemen-elemen pembentuk citra kota itu adalah *path* (jalur), *edge* (batas), *district* (kawasan), *node* (simpul) serta *landmark* (tenggeran). Node dalam suatu kota merupakan daerah yang strategis tempat bertemunya aktivitas kota. Node-node tersebut dihubungkan dengan path. Adanya node sebagai tempat bertemunya aktivitas kota dan path sebagai jalur sirkulasi utama kota memiliki potensi terjadinya berbagai aktivitas kota yang mungkin berpengaruh terhadap lingkungan sekitarnya. Misalnya adalah penyalahgunaan fungsi jalur pedestrian sebagai tempat parkir, tempat beraktivitas kegiatan ekonomi sektor informal seperti pedagang kaki lima, pedagang gerobak, pedagang asongan dan

lain-lainnya, serta timbulnya kemacetan lalu lintas. Michael S. Laguerre (1994) berpendapat bahwa sektor informal ini merupakan sisi belakang layar kota (*hidden space*) sebagai sebuah etos yang tak terucap dengan alam yang sangat sensitif. Shirvani (1985) berpendapat lain, bahwa pendukung kegiatan (*activity support*) dapat mempertinggi citra suatu pusat kota karena membantu memperkuat ruang publik perkotaan.

Kota Semarang sebagai sebuah sistem yang berperan sebagai ibukota Propinsi, pusat pemerintahan dan pusat perekonomian di Jawa Tengah memiliki beberapa node, diantaranya node kawasan Johar, node kawasan Jl. Pemuda, node kawasan Tugu Muda, node kawasan Simpang Lima, node kawasan air mancur (Jl. Pahlawan), node kawasan Peterongan, node kawasan Bangkong dan node kawasan Bubakan. Node-node tersebut dihubungkan dengan path (jalur) yang berupa jalan.

Kawasan Simpang Lima Semarang merupakan node yang terletak di pusat kota Semarang yang telah mengalami pergeseran fungsi lahan yang semula menampung fungsi kegiatan budaya dan pendidikan berubah menjadi kawasan pusat kegiatan bisnis (*central bussiness district*). Dapat dilihat dari bangunan di sekeliling kawasan ini yang sebagian besar merupakan bangunan komersial, yaitu bangunan hotel dan mal Ciputra, Plaza Simpang Lima, pertokoan Simpang Lima, Pertokoan Ramayana, Plaza Gajahmada serta tiga bangunan yang bukan bangunan komersial adalah masjid Baiturrahman, SMK 7 dan Telkom. Kawasan ini memiliki empat buah path (jalur), yaitu jl. Gajahmada, jl. Pandanaran, jl. Pahlawan dan jl. Ahmad Yani sebagai sirkulasi utama kota.

Dilihat dari skala mikro, Lapangan Pancasila merupakan node utama dari kawasan Simpang Lima sedangkan 5 bangunan komersial di sekelilingnya

merupakan node mikro. Adanya lapangan Pancasila sebagai ruang publik yang digunakan untuk berbagai aktivitas oleh masyarakat dan adanya bangunan komersial di sekelilingnya menyebabkan adanya pergerakan pengunjung yang memicu adanya pendukung kegiatan di sekeliling lapangan maupun pedestrian pada Jl. Simpang Lima.

Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima sebagai node juga menyebabkan pergerakan pengunjung, sedangkan Jl. KH. Ahmad Dahlan sebagai edge (batas) antara kedua bangunan. Menurut Krier dalam bukunya *Urban Space* (1979) menyebutkan jika beberapa bangunan didirikan secara terpisah, maka diantara bangunan-bangunan tersebut akan membentuk jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi. Dapat dikatakan bahwa masing-masing bangunan komersial memiliki kekuatan/magnet yang dapat menarik pengunjung. Kekuatan/magnet bangunan komersial ini akan membawa pengaruh bagi ruang terbuka publik antar bangunan tersebut, seperti yang terjadi pada kawasan Simpang Lima. Pengaruh magnet bangunan komersial yang berdekatan di Simpang Lima inilah yang menarik untuk diteliti.

1.2. Perumusan Masalah

Bangunan komersial pada kawasan Simpang Lima menimbulkan adanya pergerakan pengunjung yang menyebabkan berbagai problematika. Pada ruang terbuka publik antara mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima badan jalan digunakan sebagai ruang parkir kendaraan roda dua dan becak. Hal ini dapat menambah jumlah pejalan kaki yang mempengaruhi kepadatan kawasan. Banyaknya jumlah pejalan kaki menimbulkan adanya pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan pada jalur pedestrian dan badan jalan sehingga pergerakan

pejalan kaki menjadi terganggu. Menurut Rapoport (1977), lingkungan jalur pejalan kaki selama mempunyai fungsi sebagai ruang sirkulasi juga memiliki daya tampung terhadap munculnya kegiatan-kegiatan lain yang senantiasa berada di situ.

Ruang parkir bangunan mal Ciputra yang terletak di belakang bangunan (jl. Anggrek) menyebabkan banyak kendaraan melalui jl. KH. Ahmad Dahlan ini untuk mencari parkir. Selain itu, kendaraan yang berhenti pada tempat yang dilarang mempersempit jalur sirkulasi kendaraan ditambah kondisi jalan yang merupakan jalan dua arah semakin memperpadat kawasan. Maka dengan adanya pergerakan pengunjung, kendaraan yang melintas, mencari parkir dan berhenti pada tempat yang dilarang menimbulkan sirkulasi silang (*cross circulation*) yang menyebabkan kemacetan.

Hal yang sama juga terjadi pada bangunan Plaza Simpang Lima dengan pertokoan Simpang Lima, pertokoan Simpang Lima dengan Pertokoan Ramayana, Plaza Gajahmada dengan masjid Baiturrahman, dan masjid Baiturrahman dengan mal Ciputra.

Berdasarkan berbagai latar belakang problematika pengaruh magnet bangunan komersial di kawasan Simpang Lima Semarang, maka ditemukan rumusan permasalahan sebagai berikut :

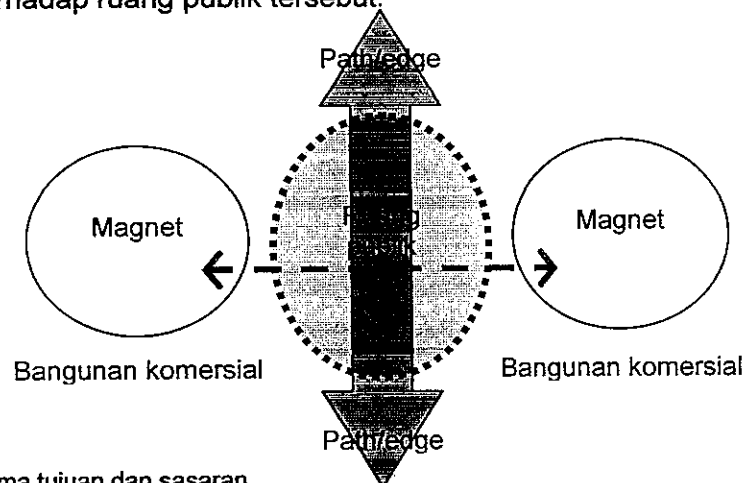
- Terjadi akumulasi aktivitas pada ruang publik diantara bangunan komersial, yaitu aktivitas parkir, aktivitas pejalan kaki dan aktivitas PKL.
- Penyalahgunaan fungsi ruang kota, yaitu jalur pedestrian dan badan jalan yang dipadati oleh PKL serta parkir kendaraan yang menyebabkan pergerakan pejalan kaki menjadi terganggu.

- Sirkulasi silang (*Cross circulation*) antara pergerakan pengunjung, kendaraan yang melintas, mencari parkir dan berhenti pada tempat yang dilarang menyebabkan jalur tersebut menjadi padat sehingga sering kali terjadi kemacetan.

Berdasarkan perumusan masalah diatas dapat disimpulkan bahwa kekuatan magnet bangunan komersial membawa pengaruh terhadap *path* , *edge* dan ruang terbuka publik.

1.3. Tujuan & Sasaran

Mengacu pada pokok permasalahan, tujuan penelitian ini yaitu Mengetahui kekuatan magnet bangunan komersial yang membawa pengaruh terhadap ruang publik di antara magnet bangunan komersial serta pengaruh *path/edge* terhadap ruang publik tersebut.



Gambar 1. Skema tujuan dan sasaran

1.4. Lingkup pembahasan

Lingkup pembahasan ini dibagi menjadi dua yaitu lingkup substansi (materi) yang menganalisa suatu ruang kota untuk mengetahui penyebab munculnya masalah. Selanjutnya untuk dapat memberi arah dalam pembahasannya diperlukan pertanyaan penelitian yang dapat membantu untuk

mencari variabel-variabel penelitian melalui tinjauan pustaka yang berkaitan dengan perumusan masalah.

Lingkup wilayah studi yang diambil didasarkan pada pertimbangan suatu ruang publik pada node yang terletak di pusat kota yang memiliki potensi tersendiri dan permasalahan yang sangat penting untuk dijadikan bahan penelitian. Batasan wilayah studinya adalah ruang publik di kawasan Simpang Lima Semarang yang terkena dampak dari pengaruh antar magnet bangunan komersial.

1.5. Manfaat

Manfaat dari penelitian diharapkan dapat : Memberikan pemahaman tentang problematika yang ditimbulkan oleh pengaruh magnet bangunan komersial serta dapat memberi masukan bagi pihak-pihak terkait (*stake holder*) di Kota Semarang terutama bagi pengambil keputusan untuk menghindari masalah seperti pada daerah penelitian.

1.6. Keaslian Penelitian

Sebatas pengetahuan peneliti, sampai dengan peneliti menulis penelitian ini (tahun 2003), penelitian dari mahasiswa MTA UNDIP yang berlokasi di Simpang Lima berjumlah 10 orang dan selain itu 1 orang peneliti dari Lembaga Penelitian UNIKA. Kesebelas peneliti tersebut yang menggunakan metodologi penelitian kuantitatif rasionalistik ada satu orang dengan tujuan untuk mengukur pengaruh aktivitas di kawasan Simpang Lima terhadap dinamika potensi bisnis eceran pedagang kaki lima di ruang publik. Sedangkan penelitian di tempat yang sama dengan tujuan untuk mengetahui kekuatan magnet bangunan komersial

yang membawa pengaruh terhadap ruang publik di antara magnet bangunan tersebut belum pernah dilakukan.

1.7. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penelitian secara garis besar diuraikan sebagai berikut :

- Bab pertama, merupakan bab pendahuluan yang meliputi latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, manfaat, keaslian penelitian, sistematika pembahasan dan alur pikir.
- Bab kedua, merupakan tinjauan pustaka yang meliputi teori-teori tentang perancangan kota, bangunan komersial, bisnis eceran, landasan teori dan hipotesa.
- Bab ketiga merupakan metode penelitian yang meliputi persiapan, langkah-langkah pokok penelitian, metode penggalan data dan informasi, sampel pengamatan, waktu penelitian, alat penelitian, serta teknik penyajian dan analisa data.
- Bab keempat merupakan deskripsi wilayah penelitian yang meliputi posisi kawasan Simpang Lima terhadap Kota Semarang, sirkulasi kawasan, kondisi permasalahan, potensi masing-masing bangunan komersial dan data.
- Bab kelima merupakan hasil penelitian dan pembahasan yang meliputi analisa data, temuan penelitian dan pembahasan.
- Bab keenam merupakan kesimpulan dan rekomendasi.

ALUR PIKIR RENCANA PENELITIAN PROBLEMATIKA PENGARUH MAGNET BANGUNAN KOMERSIAL DITINJAU DARI TEORI PERANCANGAN KOTA (Studi Kasus Kawasan Simpang Lima Semarang)

LATAR BELAKANG

- Node dalam suatu kota merupakan daerah strategis tempat bertemunya aktivitas kota.
- Node-node tersebut dihubungkan dengan path.
- Simpang Lima merupakan salah satu node kota Semarang yang berupa CBD memiliki 4 path dan 5 bangunan komersial.
- Secara mikro, bangunan komersial ini merupakan node kawasan Simpang Lima.
- Sebagai node, bangunan komersial memiliki potensi terjadinya berbagai aktivitas kota yang berpengaruh terhadap lingkungan sekitarnya.

PERUMUSAN MASALAH

- Terjadi akumulasi aktivitas pada ruang publik diantara bangunan komersial.
- Penyalahgunaan fungsi ruang kota.
- Sirkulasi silang antara pengguna jalan berpotensi untuk menimbulkan kemacetan.

TUJUAN PENELITIAN

Mengetahui kekuatan magnet bangunan komersial yang membawa pengaruh terhadap ruang publik antar magnet bangunan komersial serta pengaruh path/edge terhadap ruang publik tersebut.

MANFAAT PENELITIAN

- Memberi pemahaman tentang problematika yang ditimbulkan oleh pengaruh magnet bangunan komersial.
- Memberi masukan bagi stake holder untuk menghindari masalah seperti pada daerah yang dimaksud.

LINGKUP PEMBAHASAN

- Lingkup Substansi (Materi)
Menganalisa suatu ruang kota untuk mengetahui penyebab munculnya masalah
- Lingkup Wilayah
Ruang publik pada node di pusat kota Semarang yaitu Simpang Lima yang terkena dampak dari pengaruh magnet bangunan komersial.

KAJIAN PUSTAKA

- Teori path
- Teori edge
- Teori sirkulasi dan parkir
- Teori ruang terbuka publik
- Teori pendukung kegiatan
- Teori jalur pedestrian dan pejalan kaki
- Teori bangunan komersial
- Teori bisnis eceran

HIPOTESIS

Adanya path tidak mempengaruhi kekuatan magnet bangunan komersial yang membawa pengaruh terhadap ruang publik antar magnet bangunan tersebut.

VARIABEL

a. Variabel Pengaruh
Magnet bangunan komersial

c. Variabel Terpengaruh
Ruang terbuka publik antar bangunan komersial dan pejalan kaki

b. Variabel Antara
Kepadatan path/edge

INDIKATOR

- GoI, pengunjung toko
- Kepadatan pengunjung
- Luas bangunan komersial
- Berbagai jenis jualan toko yang ada
- Kepadatan parkir pada bangunan komersial

- Adanya tempat pemberhentian ilegal kendaraan dan ruang parkir pada ruang terbuka publik antar bangunan komersial.
- Terjadinya kepadatan pergerakan pejalan kaki antar magnet bangunan komersial.
- Adanya PKL pada jalur pedestrian.

- Adanya kepadatan kendaraan umum
- Adanya kepadatan kendaraan pribadi

TOLOK UKUR

- Jumlah jenis pengunjung
- Jumlah pengunjung
- Luasan bangunan komersial
- Jumlah jenis jualan toko
- Jumlah kendaraan yang parkir
- Jumlah kendaraan umum
- Jumlah kendaraan pribadi

- Kapasitas dan jumlah tempat pemberhentian ilegal kendaraan dan luas ruang parkir
- Banyaknya jumlah pejalan kaki.
- Banyaknya jumlah PKL.

KOMPILASI DATA

Mengolah data penelitian dalam bentuk tabel maupun grafik

ANALISA

Menjumlahkan masing-masing nilai indikator yang kemudian dikorelasikan dengan menggunakan metode pearson

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka dilakukan untuk dapat menginventarisasi teori-teori dan kajian literatur yang dapat digunakan sebagai landasan teori dan alat untuk menelaah serta mengidentifikasi permasalahan rancangan pedestrian.

II.1 Teori tentang Perancangan Kota

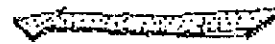
Teori Perancangan kota diperlukan untuk mengetahui faktor-faktor yang dibutuhkan dalam merancang suatu ruang kota. Ada berbagai pendapat mengenai teori perancangan kota, ada yang hanya menganggapnya sebagai proses mempercantik kota, seperti: pepohonan, perabot jalan, mengaspal jalan, menerangi, memberi tanda-tanda, dan sebagainya. Dalam merancang suatu kota yang merupakan bagian dari proses perencanaan kota ini berkaitan dengan masalah kualitas fisik lingkungan. Maka berbagai unsur-unsur fisik juga harus dimasukkan dalam proses perancangan kota tersebut.

II.1.1. Citra Kota

Kevin Lynch (1969) memasukkan lima elemen yang dapat digunakan untuk merancang kota, sehingga dapat terbentuk suatu citra kota. Kelima elemen tersebut adalah :

1. *Path* (jalur / jaringan jalan), merupakan rute-rute sirkulasi yang biasa digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum dalam suatu wilayah kota. Misalnya : jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran dan sebagainya. Maka dapat dikatakan

bahwa jalur/rute ini merupakan jalur pergerakan utama dari suatu kota. Setiap pergerakan selalu mempunyai kejelasan arah yang memiliki tujuan tertentu. Sehingga dapat digunakan sebagai salah satu pembentuk identitas dari suatu kota. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau memiliki tujuan yang besar (misalnya ke stasiun,ugu, alun-alun), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasad, pohon), atau ada belokan yang jelas. Dapat dilihat secara diagramatis pada gambar 2. Ciri lain dari suatu



Gambar 2. *Path* secara diagramatis.

path adalah jalur ini dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan tinggi.

Sebagai sebuah jalur pergerakan utama sudah pasti lalu lintas kendaraannya padat pada jalur ini dan dilalui oleh kendaraan umum sebagai sarana transportasi masyarakat.

2. *Edges* (batas / tepian), merupakan pengakhiran atau tepian sebuah distrik yang berfungsi sebagai pemutus linear, misalnya pantai, tembok, batasan antara lintasan kereta api, topografi dan sebagainya. *Edge* lebih bersifat referensi daripada misalnya elemen sumbu yang bersifat koordinasi (*linkage*). Sehingga dapat berfungsi untuk menyatukan atau menghubungkan daerah satu dengan yang lainnya.

Tetapi tidak dianggap sebagai *path* karena tidak memiliki kejelasan arah atau tujuan tertentu. Sehingga bila *edge* ini berupa jalur jalan maka jalur ini tidak selalu dilalui oleh sarana transportasi



Gambar 3. *Edge* secara diagramatis

umum. Suatu *edge* akan memiliki identitas lebih baik jika kontinuitas tampak jelas batasnya (gambar 3).

3. *District* (kawasan), merupakan wilayah homogen yang berbeda dengan wilayah lain. Sebuah kawasan *district* memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola dan wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, di mana orang merasa harus mengakhiri atau memulainya. misalnya pusat perkantoran yang ditandai dengan bangunan pencakar langit dengan lalu lintas yang padat. *District* dalam kota dapat dilihat sebagai referensi interior maupun eksterior (gambar 4).



Gambar 4. *District* secara diagramatis

4. *Nodes* (pusat aktivitas), merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis di mana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktivitas lain, misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan, kota secara keseluruhan dalam skala makro besar, pasar, taman, *square* dan sebagainya. *Node* adalah suatu tempat di mana orang mempunyai perasaan “masuk” dan “keluar” dalam tempat yang sama. Akan memiliki identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena mudah diingat), serta tampilan berbeda dari lingkungannya (fungsi, bentuk). Secara skema dapat dilihat pada gambar 5.



Gambar 5. *Nodes* secara diagramatis

5. *Landmark* (tengeran), merupakan titik referensi seperti elemen *node*, tetapi orang tidak masuk ke dalamnya karena bisa dilihat dari luar letaknya. *Landmark* adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota, misalnya gunung atau bukit, gedung tinggi, menara, tanda tinggi, tempat ibadah, pohon tinggi dan lain-lain. Beberapa *landmark* letaknya dekat, sedangkan yang lain jauh sampai luar kota. Ada juga yang hanya mempunyai arti di daerah kecil dan dapat dilihat hanya di daerah itu, sedangkan *landmark* lain mempunyai arti untuk keseluruhan kota dan bisa dilihat dari mana-mana. Sehingga merupakan elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota dan membantu orang mengenali suatu daerah. Dapat mempunyai identitas yang baik jika bentuknya jelas dan unik dalam lingkungannya, dan ada sekuen dari beberapa *landmark* (merasa nyaman dalam orientasi, serta ada perbedaan skala masing-masing (gambar 6).



Gambar 6. *Landmark* secara diagramatis.

II.1.2. Elemen Perancangan kota

Menurut Shirvani (1985), di dalam perancangan kota ada delapan elemen yang harus dipertimbangkan, yaitu :

1. *Land use* (tata guna lahan)
2. *Building form and massing* (massa dan bentuk bangunan)
3. *Circulation and parking* (sirkulasi dan parkir)

4. *Open space* (ruang terbuka)
5. *Pedestrian ways* (jalur pejalan kaki)
6. *Activity support* (pendukung kegiatan)
7. *Signages* (tanda-tanda)
8. *Preservation* (preservasi)

Dari kedelapan elemen di atas empat diantaranya akan diperdalam, yaitu parkir dan sirkulasi, ruang terbuka, jalur pejalan kaki dan penunjang aktivitas.

1.Sirkulasi dan Parkir

Sirkulasi kota terkadang dapat menimbulkan masalah sehingga dibutuhkan suatu pemikiran yang mendasar, antara prasarana jalan yang tersedia, bentuk struktur kota, fasilitas pelayanan umum yang berpengaruh terhadap padatnya kegiatan, jumlah kendaraan bermotor yang semakin meningkat serta perilaku masyarakat kota yang memanfaatkan jalan tersebut.

Menurut Shirvani (1985) ada tiga prinsip utama dalam menangani sirkulasi, yaitu :

- a. Jalan seharusnya didesain menjadi ruang terbuka yang memiliki pemandangan yang baik antara lain : bersih dan lansekap yang menarik, persyaratan ketinggian dan garis sempadan bangunan yang berdekatan dengan jalan, pengaturan parkir di pinggir jalan dan tanaman yang berfungsi sebagai penyekat jalan dan meningkatkan lingkungan alami yang terlihat dari jalan.
- b. Jalan harus dapat memberi petunjuk orientasi bagi para pengendara dan dapat menciptakan lingkungan yang dapat dibaca. Lebih khusus

lagi yaitu : menciptakan bentuk lansekap untuk meningkatkan kualitas lingkungan kawasan sepanjang jalan tersebut, membangun perabot jalan yang berfungsi pada siang dan malam hari dengan hiasan lampu yang mendukung suasana jalan termasuk perencanaan umum jalan dengan pemandangan kota dan beberapa visual menarik yang dapat berperan sebagai *landmark* (tetenger), pembedaan susunan dan jalan-jalan penting dengan memberikan perabot jalan, trotoar, maju mundurnya batas bangunan, penggunaan lahan yang cocok dan sebagainya.

c. Sektor publik dan swasta merupakan rekan (*partner*) untuk mencapai tujuan tersebut di atas. Beberapa kecenderungan tujuan dalam perencanaan transportasi meliputi :

1. Meningkatkan mobilitas di kawasan pusat bisnis (*Central Business Distrct*).
2. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.
3. Mendorong penggunaan kendaraan umum.
4. Meningkatkan kemudahan pencapaian ke Kawasan pusat bisnis (Brambilla and Cianni, 1977).

Parkir merupakan masalah yang selalu dihadapi di kawasan perkotaan terutama di kawasan pusat kota karena setiap muncul bangunan fungsional umum baru, kebutuhan parkir selalu ramai dibicarakan oleh masyarakat, para pakar dan pemerintah kota. Menurut Christopher (1985), parkir adalah elemen terakhir di antara lima sub aturan dari aturan dasar ruang positif urban. Selain itu hubungan parkir dengan transportasi terlihat erat. Yaitu selain parkir sebagai tempat

pemberhentian dan penyimpanan sementara kendaraan bermotor, temuan antar moda, dapat pula merupakan alat pengurangan volume kepadatan lalu lintas.

Childs (1999) berpendapat tentang beberapa pola parkir yang diharapkan dapat mengintegrasikan antara lahan parkir dengan perencanaan pola tanpa saling mengganggu. Pola-pola parkir tersebut adalah :

1. *Nooks and Crannies*

Kendaraan dapat diparkir pada tempat-tempat yang dianggap tidak terpakai pada perencanaan kota, misalnya di bawah jembatan.

2. *Meter Made / Curb Parking*

Pola parkir ini hampir identik dengan *on street parking* menurut Chiara. *Curb parking* menempati lahan di bahu jalan yang tidak digunakan untuk lalu lintas.

3. *Kiss and Walk*

Jenis pola parkir ini identik dengan sistem *drop off*, dimana kendaraan berhenti sebentar untuk menurunkan penumpang, kemudian kembali melanjutkan perjalanan ataupun mencari lokasi parkir.

4. *Slow Streets*

Sistem ini merupakan pengoptimalan dari jalur lambat, dimana jalur lambat selain fungsi utamanya sebagai pedestrian dan pembagi arus kendaraan untuk mengurangi *traffic jam*, juga dapat difungsikan sebagai lahan parkir.

5. *Parking on the Side*

Parkir ini menempati lokasi pada sepanjang sisi bangunan yang dituju, sehingga akan mendapat akses yang cepat pada bangunan yang dituju.

6. *Hidden Parking*

Sistem ini digunakan sebagai solusi untuk mempertahankan kelangsungan hubungan dan kemudahan aksesibilitas antara jalur pejalan kaki dan bangunan dengan cara meletakkan lahan parkir di belakang bangunan.

Sedangkan menurut Chiara (1975), penempatan parkir ada dua macam, yaitu :

a. Parkir tepi (*on street Parking*)

Jenis parkir ini adalah jenis parkir yang mengambil tempat di sepanjang badan jalan dengan maupun tidak melebarkan jalan untuk fasilitas parkir.

b. Parkir di Luar Jalan (*off street parking*)

Parkir di luar jalan adalah jenis parkir yang mengambil tempat pada suatu area di luar badan jalan. Pada umumnya berupa pelataran parkir umum, tempat parkir khusus terbuka untuk umum dan tempat parkir khusus yang terbatas untuk keperluan sendiri seperti perkantoran, hotel, bank dan sebagainya.

2. Ruang Terbuka

a. Definisi

Setiap orang yang berlainan profesinya akan memiliki pengertian yang berbeda tentang ruang terbuka. Ruang terbuka ini bisa menyangkut

semua lansekap, elemen keras (*hardscape*), taman dan ruang rekreasi di kawasan kota. Elemen-elemen ruang terbuka juga menyangkut lapangan hijau, ruang hijau kota, pohon-pohonan, pagar, tanam-tanaman, air, penerangan, paving, kios-kios, tempat-tempat sampah, air minum, sculpture, jam dsb. Secara keseluruhan elemen-elemen tersebut harus dipertimbangkan untuk mencapai kenyamanan karena elemen yang sangat esensial dalam perancangan kota (Shirvani, 1985).

Menurutnya ruang terbuka di area pertokoan dapat menjadi ruang pendukung kegiatan (*activity support*) bila terletak pada minimum dua pusat kegiatan yang menjadi pemicu pola pergerakan massa. Ruang terbuka tersebut merupakan ruang terbuka publik yang dimanfaatkan bagi kepentingan publik, sehingga perlu didukung adanya elemen-elemen ruang yang dapat memberi kenyamanan bagi pengguna seperti : tempat duduk, pohon/peneduh, tempat parkir. Struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu aktifitas disekitarnya tetapi harus mendukung kegiatan *street level* dan menambah kualitas visual lingkungannya.

Perencanaan sebuah kota merupakan suatu perencanaan bentukan ruang dengan bangunan-bangunan, dan antar bangunan-bangunan tersebut akan membentuk suatu ruang terbuka publik. Menurut Cohen (1999), ruang di perkotaan menciptakan bentuk-bentuk sekelilingnya dan memberi pengaruh kuat terhadap keruangan.

Carr (1992) berpendapat bahwa ruang publik merupakan ruang milik bersama, tempat masyarakat beraktivitas fungsional dan ritual dalam suatu ikatan komunitas, baik dalam kehidupan rutin sehari-hari maupun dalam perayaan berkala. Digunakan juga untuk pertemuan massal

lainnya seperti demonstrasi, kampanye maupun upacara resmi. Selain itu ruang publik juga digunakan untuk kepentingan pribadi, kegiatan jual beli, untuk bertaman dan juga untuk berolahraga. Sementara Cliff Moughtin mengatakan bahwa ruang publik terbentuk dari kumpulan bangunan yang mengitari suatu ruang terbuka dan bangunan tersebut sebagai fasilitas tertentu dan sekaligus sebagai pelindung terhadap kondisi luar dan dapat menciptakan semacam *courtyard* yang memiliki nilai simbolik seperti pada *agora, forum, cloister, mosque courtyard*.

Menurut Rustam Hakim (1991), ia berpendapat bahwa ruang terbuka memiliki beberapa fungsi, yaitu :

1. Tempat bermain dan berolahraga
2. Tempat bersantai
3. Tempat sosial komunitas
4. Tempat peralihan atau tempat menunggu
5. Ruang terbuka untuk mendapatkan udara segar
6. Sarana penghubung antara suatu tempat dengan tempat lain
7. Ruang pembatas antar bangunan

Berdasarkan hasil studi terhadap berbagai kriteria yang dikemukakan oleh Carr (1992) yang didukung oleh Rutledge (1985) dan Moudon (1987), maka terdapat beberapa kriteria sifat yang harus dimiliki oleh sebuah ruang publik, agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya, yaitu :

1. *Ruang publik harus bersifat responsif (responsif. spaces)*, yang menunjukkan bahwa ruang publik harus mampu melayani kebutuhan dan keinginan masyarakat penggunanya. Kriteria ini terbagi atas

beberapa kriteria detail, yaitu bahwa ruang publik harus dapat memberikan kenyamanan (*comfortable*), relaksasi, pertemuan aktif dan pasif, serta menemukan hal-hal yg baru (*inspiratif*).

2. *Ruang publik harus bersifat demokratis (democratic spaces)*, yang menunjukkan bahwa ruang publik harus dapat melindungi hak individu dan kelompok masyarakat penggunaanya, atau dengan kata lain setiap penggunaan memiliki kesamaan hak dalam pemanfaatannya. Meskipun demikian, ruang publik harus tetap terjamin bahwa kegiatan seseorang atau sekelompok penggunaan tidak akan mengganggu, kegiatan lainnya.
3. *Ruang publik harus dapat memberikan arti (meaningful spaces)*, yaitu ruang yang memberikan orang-orang untuk dapat membuat hubungan yang kuat antara tempat (*place*), kehidupan perorangan dan dunia yang lebih besar dan berusaha menghubungkan fisik dan konteks sosial. Ruang terbuka yang dihubungkan dengan kesejahteraan atau tumpang tindih dengan kepentingan individu serta pengalaman-pengalaman membuat suatu ruang menjadi suci bagi suatu masyarakat tertentu. Nilai motivasi ruang publik didefinisikan sebagai "kesejahteraan publik" . Motivasi lingkungan dan visual masuk kedalam kepuasan kebutuhan masyarakat untuk aktifitas pasif, penemuan dan makna. Ruang yang memuaskan kebutuhan masyarakat, melindungi hak mereka dan menawarkan suatu yang lebih bersifat atraktif serta dapat menunjang kesuksesan ekonomi.

4. *Ruang Publik harus mudah dikunjungi (accessible spaces)*, yang menunjukkan bahwa ruang publik tersebut mudah dan aman dicapai masyarakat yang akan menggunakannya.

Ruang terbuka publik yang sebenarnya dikatakan terbangun ketika *user/* pemakai ruang mengakar di area tersebut, ketika setting yang ada menjadi bagian dari kehidupan mereka. Menurut Carr et al (1992), hal ini dapat dicapai :

- a. Ketika terjadi keserasian didalam sebuah publik space, secara fisik maupun sosial.
- b. Ketika *public space* mendukung berbagai macam aktifitas yang diinginkan oleh pengguna.
- c. Ketika *public space* mampu memberikan rasa nyaman, aman dan terciptanya hubungan dengan orang lain.

Gibbert (1978) juga mengemukakan fungsi *civic space* untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yaitu :

- a. Rekreasi

Tersedianya suatu lahan yang berupa ruang terbuka yang dimanfaatkan sebagai sarana untuk berekreasi bagi masyarakat.

- b. Sosial

Ruang terbuka digunakan sebagai sarana komunikasi antar masyarakat kota.

- c. Biologis

Terciptanya suatu ruang yang mampu memberi udara segar yang cukup bagi bangunan disekitar sehingga manusia yang ada didalamnya merasa segar dan sehat

d. Estetis

Memberikan suatu area khusus yang dapat menyediakan kesan asri sebagai civic space didalam suatu kota.

e. Fisik

Sebagai unsur penyerta massa bangunan yang ada sehingga tercipta suatu kesatuan.

Struktur suatu ruang akan membentuk sebagai suatu *place* dengan perpaduan solid void. Trancik (1986) mengatakan bahwa ruang terbuka sebagai wadah interaksi sosial masyarakat pada dasarnya merupakan pengikatan atau penggunaan ruang dengan keutamaan hubungan secara fisik, dan menjadi sebuah *place* ketika di dalamnya terdapat makna kontekstual yang bersumber dari budaya atau tatanan nilai yang terdapat di dalamnya. Setiap *place* memiliki karakter unik yang mencakup material, bentuk, tekstur, warna dan budaya manusia penggunanya.

Pengguna ruang membutuhkan sistem yang relatif stabil dalam sebuah *place* yang dapat membangun diri, kehidupan sosialnya dan juga budayanya. Sehingga dalam suatu ruang terdapat kebutuhan (*human needs*) untuk mengisinya dengan aspek emosional yang lebih daripada hanya bentuk fisik ruang. Maka muncul tuntutan pengguna ruang publik tersebut terhadap beberapa aspek penting seperti yang dikemukakan Carr (1992), yaitu kenyamanan (*comfort*), santai/hiburan/rekreasi (*relaxation*), keterlibatan secara pasif dengan lingkungan (*passive engagement*), dan penemuan atas keingintahuan terhadap sekitar (*discovery*). Keempat aspek tersebut dapat saja tercampur satu dengan

yang lain termasuk kesempatan bergembira dan bersenang-senang (*joy and fun*).

b. Keterkaitan antara Seting Fisik dengan Tingkat Kebutuhan Manusia pada Ruang Publik

Interaksi antara seting fisik dengan kebutuhan manusia berupa perilaku/*behavior*. Pengertian perilaku menurut Parsons (1966, dalam Porteous, 1976) adalah motivasi dasar perilaku manusia dikondisikan dan diwarnai oleh keanekaragaman subsistem seperti psikologi, kultural, sosial dan personality. Menurut Lang (1987), manusia dapat ditinjau dari perilaku manusia (*human behavior*) berdasarkan, *perception* (persepsi manusia), *cognition and affect* (pengaruh terhadap manusia), *spatial behavior* (ruang/skala manusia).

Menurut Widley dan Scheidt (1980, dalam Weisman, 1981), kualitas hubungan yang antara perilaku manusia dengan lingkungan dapat dilihat elemen-elemen atribut lingkungan diantaranya :

1. Perangsang indera adalah kualitas dan intensitas perangsang sebagai pengalaman yang dirasakan oleh indera manusia.
2. Kenyamanan adalah keadaan lingkungan yang memberikan rasa yang sesuai dengan panca indera.
3. Aktivitas adalah perasaan adanya intensitas pada perilaku yang terus menerus terjadi dalam suatu lingkungan.
4. Kesusakan adalah perasaan tingkat kepadatan (*density*) di dalam suatu lingkungan.
5. Sosialitas adalah tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial di suatu seting.

6. Privasi adalah kemampuan untuk memonitori jalannya informasi yang terlihat dan yang terdengar baik dari atau pada suatu lingkungan. Privasi merupakan keinginan untuk menjauh dari pandangan dan gangguan.
7. Kontrol adalah kondisi kemudahan suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritori serta membatasi ruang.
8. Aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui penggunaan lingkungan. Kemudahan bergerak yang dimaksud adalah berkaitan dengan sirkulasi (jalan) dan aspek visual. Hal yang harus diperhatikan adalah kelancaran sirkulasi, yaitu tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan (licin).
9. Adaptabilitas adalah kemampuan lingkungan untuk dapat menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya.
10. Legabilitas adalah suatu kemudahan bagi seseorang untuk dapat mengenal atau memahami elemen-elemen kunci dan hubungan dalam suatu lingkungan yang menyebabkan orang tersebut menemukan arah atau jalan.
11. Makna adalah kemampuan suatu lingkungan menyajikan makna-makna individual atau kebudayaan bagi manusia.

Menurut Weisman (1981) atribut lingkungan yang mempengaruhi perilaku manusia adalah :

1. Teritorialitas adalah suatu pola tingkah laku yang berhubungan dengan kepemilikan atau hak seseorang atau sekelompok orang

ataas sebuah tempat atau suatu lokasi geografis atau wilayah yang dianggap sudah menjadi hak seseorang.

2. Ruang personal adalah suatu batas maya yang mengelilingi dan tidak boleh dilalui oleh orang lain. Menurut Sommer (dalam Lang,1987;147), ruang personal menunjukkan suatu wilayah dengan suatu batas yang tidak terlihat yang melingkupi seseorang sehingga orang lain tidak dapat memasukinya.
3. Personalitas adalah obyek yang menunjukkan tanda dari suatu tempat didalam suatu ruang. Personalitas merupakan suatu ekspresi dari keinginan estetis, yang juga merupakan upaya membuat ruang menjadi cocok untuk suatu pola aktivitas yang lebih baik. Derajat dimana suatu tempat dipersonalitaskab tergantung kemampuan dari struktur dan bahan-bahan pada ruang tersebut, intensitas dari kebutuhan pengguna, norma-norma sosial dan aturan-aturan administratif dari konteks tersebut (Lang,1987 :147-148).

3. Jalur Pejalan Kaki dan Pejalan Kaki

a. Jalur Pejalan Kaki

Pejalan kaki atau pedestrian berasal dari bahasa Yunani pedos yang berarti kaki (*Oxford Advance Learner's Dictionary of Current English,A.S Hornby*) dalam seminar TA 8548, FTA Undip 1998. Dalam bahasa inggris sebagai kata benda pedestrian berarti “ orang yang berjalan kaki” atau sebagai kata sifat berarti “untuk pejalan kaki “ (kamus Inggris-Indonesia,Willy Markus,Spd).

Shirvani (1985) berpendapat bahwa dalam perencanaan kota pedestrian sebagai fasilitas pejalan kaki harus dipertimbangkan karena

merupakan bagian dari ruang terbuka. Ruang terbuka adalah semua lansekap, hardscape (jalan-jalan, jalur pejalan kaki dan sejenisnya), taman dan ruang rekreasi di area perkotaan. Karena ruang terbuka bersifat publik, maka dapat berfungsi sebagai ruang pendukung kegiatan (*activity support*) bila terletak pada minimal 2 pusat kegiatan yang menjadi pemicu pergerakan massa. Ruang publik tersebut diperuntukkan untuk publik yang didukung adanya elemen-elemen ruang yang dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna, seperti tempat duduk, pohon peneduh, tempat parkir. Salah satu contohnya adalah kota Charlotte yang memiliki panduan perancangan untuk fasilitas pelayanan publik pada pusat pejalan kaki, dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 7. Kota Charlotte yang memiliki panduan perancangan untuk fasilitas pelayanan publik seperti informasi dan toilet pada pusat pejalan kaki.
Sumber : The Urban Design Process, Hamid Shirvani, 1985.

Sistem pedestrian yang baik akan merangsang aktivitas perdagangan eceran, mengurangi ketergantungan akan kendaraan bermotor, meningkatkan kualitas lingkungan dengan menampilkan sistem

berskala manusia dan meningkatkan kualitas udara dengan berkurangnya populaasi oleh kendaraan bermotor.

Menurut Iskandar Abubakar dalam bukunya yang diterbitkan oleh Dirjen Perhubungan Darat (1995) bahwa Pejalan kaki apabila bercampur dengan kendaraan akan berada dalam posisi yang lemah, maka pejalan kaki akan memperlambat arus lalu lintas. Usaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor tanpa menimbulkan gangguan yang besar terhadap aksebilitas adalah salah satu tujuan dari manajemen lalu lintas.

Carr (1992) memiliki pendapat lain, dia menyebutkan bahwa jalur pedestrian (pedestrian *side walks*) adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan yang direncanakan ataupun terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Sedangkan Iskandar Abubakar dalam bukunya yang diterbitkan oleh Dirjen Perhubungan Darat (1995) mengatakan pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. Dicontohkan DKI Jakarta 40% dari seluruh perjalanan dilakukan dengan berjalan kaki, oleh karena itu kebutuhan pejalan kaki merupakan suatu bagian yang integral dalam sistem transportasi jalan.

Komponen lain yang berkaitan erat dengan keberadaan pedestrian adalah jalan sebagai jalur sirkulasi kendaraan. Menurut Rapoport (1977) jalan adalah ruang yang mempunyai area yang ditandai dengan adanya gedung-gedung di kanan kirinya dan digunakan untuk sirkulasi dan kadang untuk berbagai aktifitas, sedangkan Krier dalam

bukunya *Urban Space* (1979) menyebutkan jika beberapa bangunan didirikan secara terpisah, maka diantara bangunan-bangunan tersebut akan membentuk jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa jalur pedestrian adalah tempat orang melakukan aktifitas berjalan, yang keberadaannya berkaitan erat dengan jalan dan bangunan disekitarnya. Sedangkan tipe-tipe jalur pedestrian menurut Unterman (dalam Yenni Yuliza, 2001) merinci tipe-tipe pedestrian sebagai berikut :

1. Pedestrian dalam bangunan

Pedestrian yang terdapat disalam bangunan terdiri dari jalur horisontal yang menghubungkan antar ruang pada satu lantai, misalnya koridor, dan jalur vertikal yang menghubungkan antar lantai bangunan misalnya tangga.

2. Pedestrian di luar bangunan

- a. Menurut fungsinya yakni : trotoar (sidewalk), jalan setapak (footpath), penyeberangan, mall dan plaza, gang (alleyways, pathways).

- b. Menurut bentuknya : selasar (*arcade*), *gallery*, pedestrian terbuka. Kegiatan berjalan kaki di kawasan perdagangan khususnya yang berada diluar bangunan dipengaruhi oleh : waktu, iklim/cuaca, ketersediaan angkutan dan pola tata ruang.

- b. Pejalan Kaki**

Menurut Rapoport (dalam Mourdon 1991) pengertian pejalan kaki adalah mereka yang melakukan kegiatan statis dan dinamis yang banyak dijumpai di pertokoan pusat perdagangan, perkantoran dan sekolah.

Pergerakan pejalan kaki biasanya dimulai dari tempat pemberhentian transportasi dan lokasi parkir.

Hartanti (dalam Widi Purwanto,2001) menyebutkan sebagai istilah aktif pejalan kaki adalah orang yang bergerak atau berpindah dari suatu tempat titik tolak ke tempat tujuannya tanpa menggunakan alat bantu yang bersifat mekanis. Pada hakekatnya manusia adalah pejalan kaki, meskipun manusia semakin tergantung pada alat transportasi tetapi tetap melakukan kegiatan berjalan kaki sehari-hari.

Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa pejalan kaki adalah orang yang melakukan kegiatan berjalan dari suatu tempat ke tempat lainnya dan dalam melakukan kegiatan bisa bersifat statis maupun dinamis.

c. Perilaku Pejalan Kaki & Karakteristik Pedestrian

Menurut Amos Rapoport (dalam Mourdon 1991) ditinjau dari kecepatannya jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan yang rendah sehingga dapat mengamati obyek secara detail serta menyadari situasi lingkungan yang dilewati. Dikatakan pula bahwa pejalan kaki dalam melakukan aktifitas terkadang melakukan aktifitas/perilaku sosial (*with attitudes of sociability*), yang menunjukkan dimungkinkannya ada kegiatan lain selain berjalan kaki di pedestrian. Aktivitas berjalan dibedakan antara pergerakan non pedestrian seperti pergerakan kendaraan dan pergerakan aktivitas pejalan kaki. Aktifitas pejalan kaki dibedakan menjadi 2 yaitu :

- a. Dinamis, yakni melakukan aktivitas berjalan.
- b. Statis, yakni duduk, berdiri, bersandar, makan, bermain, dll.

Pejalan kaki memiliki perilaku lain seperti duduk-duduk di area terbuka tanpa arcades. Berhenti di lokasi ruang terbuka sambil duduk-duduk dan menikmati cahaya matahari merupakan salah satu hal yang menarik bagi pejalan kaki. Faktor lain yang mendorong pejalan kaki memanfaatkan pedestrian untuk berbagai kegiatan statis dan dinamis antara lain menikmati cahaya matahari, ruang untuk duduk, perlindungan dari angin, adanya pepohonan, pedagang kaki lima, dan tersedianya air.

Tujuan adanya pedestrian adalah untuk kesejahteraan keamanan, kemudahan, kenyamanan dan keindahan. Sirkulasi pedestrian merupakan suatu bentuk hubungan yang penting dalam kaitan aktivitas pada kawasan.

Prinsip struktur pedestrian adalah dapat memberikan prioritas utama pengembangan area pejalan kaki dengan penekanan terhadap visual, dengan demikian jalur pedestrian yang panjang berhubungan dengan keindahan dan kenyamanan. Apabila kondisi jalan berupa jalur yang hanya dimanfaatkan untuk rerumputan, maka perlu perkerasan untuk pergerakan pejalan kaki. Ukuran lebar pedestrian tergantung pada kapasitas, skala, dan hubungan terhadap elemen lainnya. Rubenstein membedakan sebagai berikut :

- a. *Sidewalk*, rata-rata 5 ft diharapkan bisa untuk kursi roda. *Sidewalks* dibedakan dari 8 ft ke 12 ft diluar peruntukan kendaraan (*vehicular*) dan volume pemakaian dilakukan seperlunya.
- b. *Plaza* atau *mall*, diperlukan sampai dengan 40 ft atau bahkan lebih untuk dapat menampung sirkulasi.

Faktor yang harus diperhatikan dalam mendesain pedestrian adalah :

- a. Keberadaan bangunan atau gedung untuk menentukan pola sirkulasi dengan mengikuti sepanjang jalur diantara bangunan dan gedung.
- b. Menyesuaikan dengan topografi dan bentuk alam.
- c. Hirarki jalan dibagi berdasarkan kepadatan pejalan kaki.
- d. Pertimbangan lain seperti faktor tekstur, warna dan bahan perkerasan perlu disesuaikan dengan elemen site lainnya.

Menurut Whyte (1980), ruang jalan yang pada ujung pedestrian berpotongan dengan jalan lain (*intersection*), memiliki aliran yang paling besar (*heavy pedestrian flow*), kecenderungan menggunakan bagian tersebut, didukung oleh adanya fasilitas seperti ruang duduk-duduk (*setting space*) dan didukung dengan keberadaan penjual eceran (*retailing*), toko (*store*), etalase (*show windows*) keberadaan tanda-tanda (*sign*) serta penjaja makanan (*food*) pada ruang dan sisi jalan yang menarik perhatian pejalan kaki.

4. Pendukung Kegiatan

a. Definsi

Pendukung kegiatan adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan yang mendukung ruang-ruang publik suatu kawasan kota. Dalam hubungannya dengan perancangan kota, pendukung kegiatan ini merupakan suatu elemen kota yang mendukung dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada di kawasan pusat kota yang mempunyai konsentrasi pelayanan yang cukup besar. (Shirvani, 1985). Antara pusat kegiatan umum yang satu dengan pusat kegiatan umum yang lain mempunyai keterkaitan yang penting sehingga timbul elemen kota tersebut (pendukung aktivitas).

Keberadaan pendukung kegiatan ini mulai muncul dan tumbuh dengan subur apabila berada diantara dua atau lebih kutub kegiatan utama kota yang berada di kawasan itu (Danisworo, 1991). Misalnya daerah *linkage* antara dua kompleks bangunan supermarket, antara toko buku dengan daerah pusat kegiatan komersial, dan lain-lain. Hal ini tidak lepas dari tumbuhnya fungsi-fungsi kegiatan publik yang mendominasi penggunaan ruang-ruang umum kota, semakin dekat dengan pusat kota semakin tinggi intensitas dan keberagaman kegiatannya maka keberadaan pendukung kegiatan semakin dibutuhkan. Karena dengan keberadaannya tersebut diharapkan dapat mengintegrasikan dan menjadi penghubung antar kegiatan yang terjadi.

b. Bentuk

Bentuk dari pendukung kegiatan ini dapat berupa ruang terbuka atau bangunan yang diperuntukkan bagi kepentingan umum. Ruang terbuka bentuk fisiknya dapat berupa taman rekreasi, taman kota, plaza-plaza, taman budaya, kawasan perdagangan kaki lima, jalur pedestrian, kumpulan pedagang makanan kecil, penjual barang-barang seni atau merupakan kelompok hiburan tradisional/lokal. Sedangkan pendukung kegiatan yang berbentuk bangunan/ruang tertutup adalah kelompok pertokoan eceran (grosir), pusat pemerintahan, pusat jasa dan kantor, *departement store*, perpustakaan umum dan sebagainya.

Dapat disimpulkan dari uraian di atas bahwa pendukung kegiatan dapat merupakan ruang bebas untuk manusia, seperti jalan yang digunakan sebagai ruang bebas untuk mobil, hanya disini diperlukan tempat untuk istirahat misalnya fasilitas tempat duduk, fasilitas tempat

berteduh ataupun tempat bergerak dengan santai dan bentuk-bentuk ini akan memberikan kesan visual tersendiri atau identitas kawasan tersebut.

c. Fungsi

Fungsi utama dari pendukung kegiatan adalah menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum dan menggerakkan fungsi kegiatan utama kota menjadi lebih hidup, menerus dan ramai (Danisworo, 1991). Tujuannya adalah untuk menciptakan kehidupan kota yang lebih baik, yang dengan mudah mengakomodasikan kebutuhan sehari-hari masyarakat kota, disamping memberikan pengalaman-pengalaman yang memperkaya perbendaharaan pemakai (*urban experiences*) juga memberikan peluang bagi tumbuh dan berkembangnya “budaya urban” melalui lingkungan binaan yang baik dan bersifat mendidik.

d. Kriteria Desain

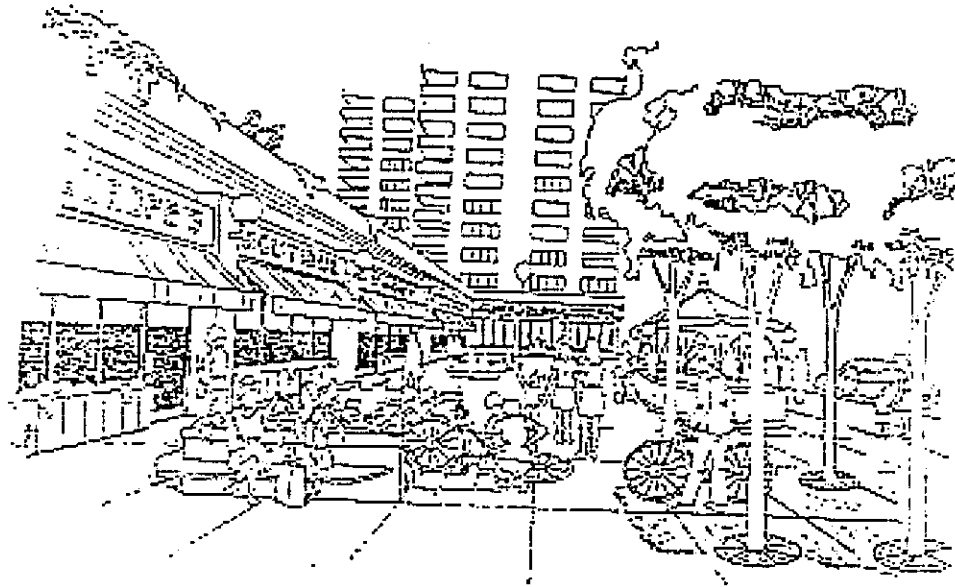
Adanya integrasi dan koordinasi dari pola dan bentuk pendukung kegiatan yang ada, merupakan hal yang sangat penting yang sebaiknya perlu diperhatikan. Dengan demikian kriteria desainnya mencakup hal-hal yang bersifat terukur dan tidak terukur, yang secara umum tidak terlepas dari prinsip-prinsip dasar dari tujuan perancangan kota (Shirvani, 1985).

Beberapa kriteria yang harus diperhatikan dalam perancangan pendukung kegiatan adalah sebagai berikut :

- a. Perlu adanya keragaman dan intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam ruang tersebut untuk terciptanya dialog yang menerus dan memiliki karakter lokal dalam menarik para pemakai/pengunjung.

- b. Perlu adanya koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan (ruang) yang dirancang untuk menggerakkan dan memberikan kehidupan yang lebih ramai di dalam kegiatan utama kota.
- c. Perlu diperhatikan kultur dan pola kehidupan sosial kota yang merupakan suatu sistem dari bentuk kegiatan yang memperhatikan aspek kontekstual, seperti : pedagang kaki lima yang menjual barang seni ataupun makanan khas daerah, kesenian tradisional yang digelar pada ruang tersebut dapat memberikan hiburan kepada warga kota.
- d. Perlu adanya bentuk, lokasi yang terukur dari ruang/fasilitas yang menampung dan bertitik tolak dari skala manusia untuk dapat menampung kegiatan-kegiatan *activity support* di kota-kota Indonesia.
- e. Perlu adanya pengadaan fasilitas lingkungan dalam penggunaan ruang-ruang umum kota seperti : taman kota, taman budaya yang berupa tempat duduk-duduk/istirahat dan alat permainan yang terbuat dari bahan-bahan lokal yang memenuhi persyaratan desain, sehingga para pemakai/pengguna dapat menikmati lingkungan di sekelilingnya.

Contoh rancangan desain untuk pendukung kegiatan dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 8. Rancangan untuk Plaza Kota New York yang memperlihatkan suatu pendukung kegiatan dalam suatu kota.
Sumber : The Urban Design Process, Hamid Shirvani, 1985.

II.1.3. Bangunan Komersial

Definisi dari bangunan komersial ini menurut www.revenue.state.co.us adalah semua bangunan yang dapat menghasilkan pendapatan. Bangunan digolongkan menurut aktivitas yang prinsip, yaitu yang utama adalah bisnis, perdagangan, atau fungsi lain yang dimiliki di dalam masing-masing bangunan. Bangunan komersial ini menurut www.eia.doe.gov dibagi menjadi beberapa kategori. Kategori tersebut yang sesuai dengan keadaan di Indonesia dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 1. Kategori Bangunan Komersial

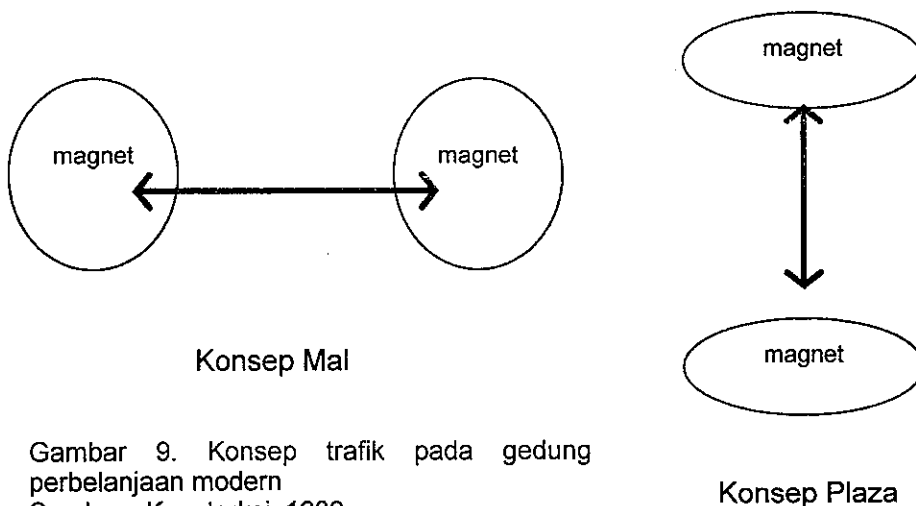
NO	JENIS KATEGORI	JENIS BANGUNAN
1.	Penjual makanan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toko penjual bahan makanan ▪ Toko penyimpanan bahan makanan

2.	Pelayanan makanan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rumah makan ▪ Bar, ▪ Makanan cepat saji ▪ Kafeteria
3.	Penginapan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hotel ▪ Motel, losmen, resort ▪ Rumah peristirahatan ▪ Panti asuhan ▪ Biara ▪ Asrama mahasiswa ▪ Rumah pemondokan (kos)
4.	Toko eceran (selain mal)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toko kecil (minimarket), mebel, pakaian, perangkat keras, apotek, toko buku ▪ Ruang pameran (showroom) dan dealer mobil ▪ Toko minuman beralkohol ▪ Persewaan video, peralatan, dan kendaraan angkutan.
5.	Toko eceran (mal)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mal tertutup (<i>enclosed mall</i>) ▪ Pusat berbelanja (<i>shopping center</i>)
6.	Bangunan fasilitas umum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teater, bioskop, gelanggang olahraga, kasino, atau klab malam ▪ gelanggang olahraga senam, klub kesehatan, gelanggang bowling, atau berhubungan dengan fasilitas rekreasi olahraga lain ▪ Pusat pertemuan sosial, gedung pertemuan atau pusat konvensi ▪ Museum atau perpustakaan ▪ Terminal transportasi ▪ Pemakaman ▪ Studio penyiaran
7.	Pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toko pelayanan perbaikan ▪ Tukang cukur atau salon ▪ Pencucian mobil ▪ Pusat fotokopi ▪ Tempat pencucian pakaian (<i>Laundry</i>) ▪ Pompa bensin ▪ Pompa bensin dengan toko

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toko cuci cetak foto ▪ Kantor pos ▪ Toko perbaikan
--	--

Sumber : www.eia.doe.gov

Pada bangunan komersial khususnya bangunan perbelanjaan, sirkulasi merupakan elemen penting yang harus diperhatikan. Trafik mempengaruhi ramai tidaknya sebuah toko. Sebagai pengunci sirkulasi pada kutub sirkulasi ditempatkan suatu magnet sirkulasi. Magnet ini merupakan *pull crowded* terbesar, kunci utama pencipta arus trafik, biasanya ditempatkan pada kutub sasaran akhir yang saling tarik menarik. Jalur diantaranya inilah posisi retail/toko akan memanfaatkan trafik yang terjadi (Morris Ketchun, 1957). Ada dua macam konsep sistem trafik pada gedung perbelanjaan modern, yaitu mal (sirkulasi horisontal) yang letak magnet sirkulasinya terdapat pada area pintu masuk (*entrance area*) dan plaza (sirkulasi vertikal) yang letak magnet sirkulasinya terdapat pada ujung sirkulasi lantai atas. Dapat dilihat secara skema pada gambar berikut ini.



Gambar 9. Konsep trafik pada gedung perbelanjaan modern
Sumber : Konstruksi, 1989

II.2. Teori tentang Bisnis Eceran

Bisnis eceran adalah aktivitas bisnis yang menjual barang atau jasa kepada konsumen akhir. Maka dalam hal ini selain toko pengecer, pedagang kaki lima juga dapat dikategorikan sebagai aktivitas bisnis eceran.

II.2.1. Konsep Marketing

Konsep ini merupakan suatu konsep filosofi bisnis yang mengkondisikan bahwa segala tujuan bisnis adalah memuaskan kebutuhan konsumen sebagai suatu keuntungan. Konsep marketing penekanannya lebih kepada adanya penyediaan dari kebutuhan (*demand to supply*) dari pada adanya kebutuhan dari penyediaan (*supply to demand*) (Dale M. Lewison & M. Wayne Delozie, 1992). Menurut James F. Engel, et Al (1995) upaya pemasaran memiliki peranan utama untuk menempatkan produk atau jasa pada posisi yang paling menguntungkan berkenaan dengan potensi untuk memenuhi kebutuhan.

Beberapa kebutuhan yang dapat mendorong konsumen untuk melakukan proses pembelian adalah :

1. Kebutuhan fisiologis. Merupakan kebutuhan paling utama sebelum kebutuhan lain terpenuhi. Kebutuhan ini sering mendominasi dan mendapat prioritas dalam pengolahan informasi.
2. Kebutuhan rasa aman. Kebutuhan ini dapat diprioritaskan setelah kebutuhan fisiologis terpenuhi.
3. Afiliasi dan rasa memiliki. Prioritas kebutuhan akan bergeser dengan cepat ke arah kebutuhan ini bila masyarakat sudah bergerak melewati suatu fokus yang semata-mata pada kelangsungan hidup fisik.

4. Prestasi. Merupakan motivasi dasar dan universal, walaupun diekspresikan dalam bentuk dari satu budaya ke budaya berikutnya.
5. Kekuasaan. Hal ini adalah motif yang menstimulasi sebagian orang untuk mencari pemecahan bagi masalah, untuk menyokong alternatif yang menawarkan dampak yang riil dalam mendapatkan kendali. Orang dapat dimotivasi oleh prestasi, tetapi dapat menyetujui dimensi ini secara diam-diam.
6. Ekspresi diri. Motif ini sudah lazim bagi konsumen yaitu kebutuhan untuk mengekspresikan keunikan untuk membuat pernyataan kepada diri sendiri dan dunia seperti : " saya adalah orang berarti ".
7. Urutan dan pengertian. Aktualisasi diri menurut Maslow adalah kebutuhan dengan urutan yang tertinggi. Seperti keinginan untuk mengetahui, mengerti, mensistemasi, memprioritaskan dan menyusun suatu sistem nilai. Maka bagi mereka yang motif urutan rendahnya sebagian besar sudah dipenuhi seringkali akan berpaling pada musik, susastra, seni, perjalanan dan sarana lain untuk membantu memenuhi upaya ini.
8. Pencarian variasi. Motif ini juga cukup lazim bagi konsumen. Sering terlihat ketika banyak alternatif serupa, keterlibatan yang rendah dan frekuensi pembelian yang tinggi. Kebosanan sering menjadi sebab utama pencarian variasi sehingga sering menghasilkan keinovatifan dan pencarian informasi aktif.
9. Atribusi sebab akibat. Adalah motivasi untuk memastikan apakah pengaruh sebab akibat bersifat internal terhadap obyek tersebut atau sesuatu yang eksternal.

Selain itu, menurut Winardi (1993) terdapat kelas barang dan jasa yang menjadi konsumsi dalam perdagangan eceran sebagai pemenuhan kebutuhan konsumen, yaitu :

1. *Convenience goods* atau barang keperluan sehari-hari. Ciri utamanya adalah sering dibutuhkan oleh pemakainya dan harganya relatif tidak terlampau tinggi.
2. *Shopping goods* atau barang/jasa pilihan. Barang ini dibeli dengan teliti, dibandingkan dengan barang keperluan sehari-hari dan biasanya orang baru mengambil keputusan untuk membeli setelah dibandingkan berbagai macam produk seperti kualitas, *style*, selera dan harga.
3. *Specialty goods* atau benda/jasa khusus.

Pengunjung/pembeli (*shoppers*) sebagai sasaran utama konsumen menurut Deasy CM (1992) dapat dikategorikan menjadi :

1. Pengunjung yang berbelanja jenis kebutuhan yang cepat tersaji. Jenis dari sistem berbelanja semacam ini merencanakan pengunjung menghentikan perjalanannya pada saat hendak pulang ke rumah dari suatu tujuan dan mampir untuk membeli sesuatu. Misalnya membeli makanan segar atau majalah. Pengunjung semacam ini menuntut faktor kenyamanan dan waktu yang terbatas dalam tempat belanja dan memutuskan di mana berbelanja dan cara untuk menyeleksi barang.
2. Pengunjung yang secara rutin melakukan aktivitas belanja. Misalnya aktivitas belanja untuk kebutuhan mingguan, kebutuhan anak sekolah.

Jenis berbelanja seperti ini sangat memerlukan kenyamanan tetapi harga menjadi sesuatu faktor yang harus dikontrol.

3. Pengunjung yang berbelanja dengan frekuensi tidak tetap, hanya pada jenis barang tertentu. Berbelanja kebutuhan rumah dan furnitur. Yang dipentingkan oleh pembeli adalah penyeleksian barang, sehingga kenyamanan ruang bukan hal yang perlu diperhatikan.
4. Pengunjung yang melakukan belanja hanya sebagai aktivitas rekreasi dan motif sosial. Yang perlu diperhatikan di sini bahwa faktor keunikan dari kualitas barang dan keunikan dari ruangan.

Berdasarkan dari teori-teori di atas yaitu : kebutuhan yang mendorong konsumen untuk melakukan proses pembelian, pembagian kelas barang dan jasa serta kategori pengunjung/pembeli (*shoppers*) maka **bangunan komersial yang menyediakan semakin banyak variasi jenis barang dan jumlah toko yang menjual alternatif barang yang serupa maka toko/pertokoan tersebut akan banyak didatangi oleh pengunjung/pembeli (*shoppers*).**

II.2.2. Lokasi Bisnis Eceran

Letak tempat bisnis eceran menurut James F. Engel et. Al (1995) mempertimbangkan beberapa hal, antara lain :

1. Lokasi, yang termasuk di dalamnya seperti : penggambaran tempat (ukuran, bentuk dan lain-lain), persyaratan sewa/harga tanah, rasio parkir, arus pejalan kaki, arus lalu lintas (jumlah dan kecepatan rata-rata), jalan keluar/masuk, akses transportasi umum, visibilitas,

penandaan, keadaan sekitar, daya gabung atau afinitas (tetangga), akses ke area perdagangan.

2. Luas dan kualitas keragaman barang

Luas dan kualitas keragaman barang sering merupakan determinan dalam pemilihan tempat eceran.

3. Harga

Beberapa konsumen menjadikan harga sebagai salah satu daya tarik tempat eceran sedangkan konsumen lainnya mungkin pada faktor lainnya.

4. Promosi

Promosi merupakan salah satu cara mendapatkan perhatian dari konsumen-konsumen potensial. Bentuknya antara lain dapat berupa gambar dan kata-kata konkret.

5. Fasilitas dan situasi eceran

Fasilitas seperti pengaturan tata letak perabot, karpet, penempatan lorong dan lebarnya, penerangan dan fasilitas lainnya juga mempengaruhi keputusan konsumen untuk memilih lokasi eceran.

6. Jenis konsumen eceran, mempengaruhi pilihan untuk mengunjunginya karena ada kecenderungan pervasif (melebih-lebihkan) untuk berusaha menyesuaikan kelas sosialnya dengan tempat eceran yang dikunjunginya. Para konsumen sebuah tempat makan membuat tempat tersebut menarik atau tidak menarik bagi konsumen tersebut yang ingin melihat atau dilihat orang lain. Sebagian besar konsumen mungkin menghindari tempat makan karena jenis orang-orang yang

biasanya ada di sana, seperti halnya orang dewasa yang tidak mau mengunjungi lokasi tempat makan yang diyakini menarik anak-anak.

Kriteria evaluasi tempat eceran menurut Dale M. Lewison & M. Wayne Delozie (1992) :

1. **Prinsip intersepsi** yaitu kualitas posisi eceran yang dapat mengintersep perjalanan konsumen potensial dari suatu tempat ke tempat lainnya. Intersepsi terdiri dari dua tipe : *terminal region interception* dan *destination interception*. *Terminal region interception* adalah lokasi intersepsi asal kedatangan konsumen potensial dengan menggunakan kendaraan sedangkan *destination interception* lokasi intersepsi ketika konsumen potensial dari asal kedatangannya menuju ke tujuannya dan dari tujuan ke tujuan lainnya.
2. **Prinsip daya tarik kumulatif** yaitu pengelompokan dan komplementarisasi aktivitas bisnis eceran yang memberikan kekuatan daya tarik bersama yang lebih besar daripada aktivitas eceran yang terpisah atau terisolasi.
3. **Prinsip kompabilitas atau *related selling*** yaitu kualitas percampuran antara bisnis eceran yang berdekatan dan saling mendukung satu sama lainnya.
4. **Prinsip kepadatan lokasi eceran** yaitu prinsip kepadatan sirkulasi pejalan kaki atau kendaraan memberikan faktor positif atau negatif.
5. **Prinsip aksesibilitas** merupakan prinsip yang paling mendasar dari semua kegiatan bisnis eceran, yaitu prinsip dimana konsumen potensial dapat mendatangi, memasuki, transaksi dan keluar dari lokasi bisnis eceran dengan mudah. Aksesibilitas memiliki dua fungsi

yaitu pencapaian lokasi pedagang dan tanda-tanda fisik dari pedagang eceran. Keduanya sama pentingnya, secara fisik lokasi pedagang mudah dijangkau, secara psikologis tidak merasakan halangan yang berarti untuk menjangkanya dan tanda-tanda fisik dari pedagang mudah dilihat pembeli potensial.

II.3. Landasan Teori dan Hipotesis

II.3.1. Landasan Teori

Kajian-kajian pustaka di atas memberikan kejelasan hubungan tentang teori-teori sebagai instrumen untuk mengupas permasalahan penelitian problematika pengaruh magnet bangunan komersial di kawasan Simpang Lima Semarang. Teori-teori yang digunakan dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. **Path** merupakan jalur pergerakan utama dari suatu kota yang mempunyai kejelasan arah dan memiliki tujuan tertentu, dilalui oleh kendaraan umum dan dilalui oleh kendaraan berkecepatan tinggi. Maka seharusnya **pada path tidak terdapat hambatan/gangguan terhadap sirkulasi kendaraan.**
2. **Edge** merupakan pengakhiran atau tepian sebuah distrik yang berfungsi sebagai pemutus linear dan dapat bersifat menghubungkan (*linkage*). Bisa berupa jalur tetapi tidak dianggap sebagai *path* karena memiliki kejelasan arah atau tujuan tertentu sehingga tidak selalu dilalui oleh sarana transportasi umum. Maka **sirkulasi kendaraan pada edge tidak sepadat path.**

3. **Lokasi parkir dan pemberhentian transportasi** dapat berpengaruh terhadap kepadatan kawasan karena merupakan awal mula dari pergerakan pejalan kaki.
4. **Ruang terbuka publik** pada dasarnya merupakan suatu ruang terbuka yang dapat menampung aktivitas tertentu dari masyarakatnya, baik secara individu maupun kelompok. **Bila terletak pada minimal 2 pusat kegiatan yang menjadi pemicu pergerakan massa, maka pada ruang publik akan timbul bermacam-macam kegiatan dan dapat berfungsi sebagai ruang pendukung kegiatan (*activity support*).**
5. **Letak pendukung kegiatan** berupa pedagang kaki lima tergantung dari : lokasinya bisa mengintersep perjalanan konsumen, kepadatan sirkulasi pejalan kaki atau kendaraan, kemudahan aksesibilitas bagi konsumen, jalan keluar/masuk, akses transportasi umum, visibilitas, penandaan, serta akses ke area perdagangan.
6. **Pejalan kaki** bila bercampur dengan kendaraan akan berada dalam posisi yang lemah, maka pejalan kaki akan memperlambat arus lalu lintas. Ruang jalan yang pada ujung pedestrian berpotongan dengan jalan lain (*intersection*), memiliki aliran yang paling besar (*heavy pedestrian flow*).
7. **Bangunan komersial** yang menyediakan semakin banyak variasi jenis barang dan semakin banyak jumlah toko yang menjual alternatif barang yang serupa maka toko/pertokoan tersebut menjadi daya tarik yang tinggi dan banyak didatangi oleh pengunjung/pembeli (*shoppers*).

8. **Diantara kutub-kutub bangunan komersial yang menjadi pemicu pergerakan massa tersebut pendukung kegiatan akan tumbuh dengan subur.** Bentuk fisiknya bisa berupa jalur pedestrian, kawasan perdagangan kaki lima, taman, ruang parkir kendaraan, dan lain-lain. Hal ini dapat mengganggu sirkulasi pejalan kaki maupun kendaraan yang bisa menyebabkan kemacetan.
9. **Adanya magnet/daya tarik antar bangunan komersial yang tinggi menyebabkan munculnya berbagai masalah pada ruang terbuka publik di antara bangunan komersial tersebut.**

II.3.2. Hipotesa

Berdasarkan kajian pustaka dan landasan teori di atas, maka dapat diambil hipotesa sebagai berikut :

Adanya path tidak mempengaruhi kekuatan magnet bangunan komersial yang membawa pengaruh terhadap ruang publik antar magnet bangunan tersebut.

BAB III

METODE PENELITIAN

III.1 Persiapan

Mengacu pada tujuan penelitian, yaitu untuk Mengetahui kekuatan magnet bangunan komersial yang membawa pengaruh terhadap ruang publik di antara magnet bangunan tersebut. Bahan yang akan diamati untuk memperoleh data memerlukan informasi melalui pengamatan dan pencatatan adalah seting fisik ruang publik, kegiatan/aktivitas yang terjadi pada ruang publik, sistem pergerakan manusia/kendaraan, jumlah dan jenis toko, pengunjung bangunan komersial serta kajian terhadap teori. Penelitian dilakukan . Batasan wilayah studinya adalah ruang publik di kawasan Simpang Lima Semarang yang terkena dampak dari pengaruh antar magnet bangunan komersial.

Dilihat dari tujuan penelitian maka penelitian ini bersifat terukur, maka digunakan pendekatan metodologi penelitian kuantitatif rasionalistik. Metodologi dari penelitian kuantitatif rasionalistik adalah menggunakan rasionalisme dalam menyusun kerangka teori dan memberikan pemaknaan hasil penelitian dan menggunakan positivisme dalam menguji empiri obyek spesifiknya (Nong Muhadjir, 2002). Atau dengan kata lain penelitian tidak berhenti pada hasil signifikansi statistik saja seperti pada positivisme tetapi melanjutkannya pada pemaknaan teoritik dan daya pikir.

III.2 Langkah-langkah pokok penelitian

Dalam kajian ini metode observasi lapangan untuk mengumpulkan data awal. Analisa terhadap hasil dan kompilasi data dikaitkan dengan teori yang ada, khususnya berdasarkan observasi lapangan digunakan untuk merumuskan

permasalahan yang ada. Selanjutnya studi literatur yang digabungkan bersama dengan hasil observasi lapangan, dilakukan sebagai dasar dalam menyelesaikan permasalahan. Akhirnya akan diperoleh kesimpulan yang menjadi landasan dalam menentukan suatu konsep.

Berdasarkan kajian teori ditemukan variabel–variabel penelitian yang dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2. Variabel dan Jenis Variabel

NO	VARIABEL	JENIS VARIABEL
1.	Magnet bangunan komersial	Pengaruh
2.	Kepadatan path / edge	Antara
3.	Pejalan kaki	Terpengaruh
4.	Permasalahan ruang terbuka publik antar bangunan komersial	Terpengaruh

1. Magnet Bangunan Komersial

Adalah variabel untuk mengetahui kekuatan bangunan komersial yang menjadi daya tarik pengunjung.

2. Kepadatan Path / Edge

Adalah variabel untuk mengukur volume kendaraan yang melintas pada jalur sirkulasi utama kota (path) dan batas antar bangunan komersial.

3. Kepadatan Pejalan Kaki

Adalah variabel untuk mengukur volume pejalan kaki antar bangunan komersial.

4. Permasalahan Ruang Terbuka Publik antar Bangunan Komersial

Adalah variabel untuk mengukur tingkat kepadatan ruang terbuka publik antar bangunan komersial.

Selanjutnya variabel di atas masing-masing akan dijabarkan ke dalam variabel-variabel pengukurannya sesuai dengan kajian teori. Variabel penilaian yang akan dipakai sebagai landasan penelitian ini dapat dikemukakan pada tabel berikut :

Tabel 3. Indikator Penelitian

VARIABEL	INDIKATOR	SUB VARIABEL
1. Magnet bangunan komersial	- Kepadatan pengunjung toko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anak-anak ▪ Remaja putra ▪ Remaja putri ▪ Dewasa putra ▪ Dewasa putri
	- Jenis jualan toko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Barang keperluan sehari-hari ▪ Barang/jasa pilihan ▪ Barang/jasa khusus
	- Kepadatan parkir	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Motor ▪ Mobil
2. -Kepadatan path	- Kepadatan kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Becak ▪ Taksi ▪ Mobil ▪ Bis
	- Kepadatan kendaraan pribadi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sepeda ▪ Motor ▪ Mobil
	- Kepadatan edge	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Becak ▪ Taksi
3. Pejalan kaki	- Kepadatan pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anak-anak ▪ Dewasa putra ▪ Remaja putra ▪ Remaja putri ▪ Dewasa putri
4. Permasalahan Ruang terbuka publik antar bangunan komersial	- Kepadatan tempat pemberhentian ilegal kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobil ▪ Bis
	- Kepadatan ruang parkir	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Motor ▪ Becak ▪ Mobil
	- Kepadatan pedagang kaki lima	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kepadatan PKL

III.3 Metode Penggalan Data & Informasi

Menurut Haryadi B. Setyawan (1985), ada dua cara untuk melakukan pemetaan perilaku dalam penelitian ini, yaitu : *place center mapping* dan *person center mapping*. Selain itu peneliti juga menggunakan dokumentasi dalam penggalan data dan informasi ini.

1. Place Center Mapping

Untuk mengetahui seting fisik antara lain dilakukan melalui pengukuran bentuk dan dimensi pedestrian, elemen yang terdapat didalamnya dan jarak antar elemen dengan elemen fisik lainnya yang ada di jalur pedestrian (*place centered mapping*). Yakni metode pengamatan perilaku untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan dan mengakomodasi perilakunya kedalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Dengan pengertian bahwa teknik tersebut arah konsentrasinya pada satu tempat spesifik baik berdimensi kecil maupun besar.

2. Person Center Mapping

Alur pergerakan dapat diketahui dengan mengidentifikasi alur sirkulasi pergerakan manusia/kendaraan (*personal centered mapping*). Yakni suatu metode pengamatan terhadap pergerakan manusia pada suatu periode waktu. Teknik tersebut berkaitan tidak hanya pada lokasi tertentu, tetapi dengan beberapa lokasi. Penelitian berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Dalam penelitian ini individu-individu yang diamati meliputi pengguna jalur pejalan kaki baik laki-laki (karyawan, mahasiswa, pelajar, remaja putra) dan perempuan (karyawati, mahasiswi, ibu-ibu, remaja putri).

3. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan dengan cara fotografi karena merupakan akses yang ekonomis dan komprehensif dalam memvisualisasi aspek-aspek perilaku. Melalui kamera, isyarat-isyarat yang banyak tidak disadari dari aspek interaksi manusia dan lingkungannya dapat terekspos.

III.4 Sampel Pengamatan (observasi)

Tipe pengamatan (observasi) perilaku ada dua macam yaitu observasi partisipasi dan observasi sistematis. Observasi partisipasi adalah pengamatan yang dilakukan oleh pengamat dengan ikut aktif berperan serta dalam obyek yang distudinya. Untuk observasi sistematis, pengamat tidak ikut berpartisipasi tetapi hanya merekam apa saja yang dilihatnya sedetail mungkin ketika aktivitas tersebut berkembang. Studi ini intensif dan memerlukan suatu aturan yang dipersiapkan terlebih dahulu (sistematis), seperti perhitungan jumlah, kejadian, durasi dan populasi, sesuai dengan tujuan dan hipotesisnya (William Michelson, 1975)

Penelitian ini menggunakan tipe observasi yang ke-2 sehingga perlu dilakukan pembakuan : apa dan siapa yang diamati, jenis aktivitas apa yang diamati, kapan waktunya, di mana lokasinya dan dalam durasi berapa aktivitas tersebut diamati. Obyek yang akan diamati pada penelitian ini adalah luasan setting, ciri-ciri fisik seting, jenis toko pada bangunan komersial, tempat parkir dan pemberhentian ilegal kendaraan umum, kendaraan yang melintas, pejalan kaki dan pengunjung bangunan komersial. Untuk pejalan kaki dan pengunjung yang diamati adalah semua pengguna jalur pejalan kaki dan pengunjung

bangunan komersial baik laki-laki (anak-anak, remaja putra, dewasa putra) dan perempuan (anak-anak, remaja putri, dewasa putri).

III.5. Waktu Penelitian

Waktu penelitian adalah saat jam sibuk (*peak hour*) pada hari biasa dan hari libur dengan asumsi bahwa pada waktu tersebut merupakan waktu munculnya permasalahan. Untuk siang hari pada pukul 13.00 – 15.00 wib dengan pertimbangan waktu tersebut adalah waktu jam istirahat kantor dan waktu pulang sekolah. Sedangkan untuk malam hari pukul 19.00 – 21.00 wib dengan pertimbangan waktu tersebut merupakan saat padatnya pengunjung pada bangunan komersial.

Observasi dilakukan tiga hari dalam satu minggu, dengan 1 minggu dibagi dalam 2 kategori hari yaitu hari pada saat bangunan komersial dalam kondisi biasa perubahan (jumlah pengunjung dan kendaraan tidak begitu mencolok) dan hari pada saat bangunan komersial dalam kondisi ramai pengunjung. Yaitu :

1. Pengamatan untuk hari dalam kondisi biasa karena keterbatasan waktu dan biaya diambil hanya pada 1 hari yaitu hari Rabu siang dan malam. Bila tidak ter-cover dalam satu pengamatan maka pengamatan digantikan pada pengamatan hari lainnya.
2. Untuk hari kondisi ramai pengunjung diambil pada hari Sabtu malam (malam Minggu) dan hari Minggu siang. Bila tidak ter-cover dalam satu pengamatan maka digantikan pada pengamatan hari Sabtu dan Minggu lainnya.

Waktu pengamatan dipilih pada saat hari dan waktu terjadinya perilaku normal atau alamiah seperti cuaca cerah dan tidak ada acara-acara khusus di kawasan Simpang Lima Semarang yang dapat mempengaruhi pola aktivitas kawasan.

III.6. Alat Penelitian

Alat penelitian yang digunakan dalam pengumpulan data di lapangan, adalah observasi dan wawancara partisipatif yang berupa beberapa pertanyaan.

1. Alat yang digunakan untuk mendata adalah peta dasar berupa blok plan, alat tulis dan perangkat lunak (*software*) Autocad 2002 digunakan untuk pemetaan dan pengukuran.
2. Untuk merekam seting fisik daerah penelitian dan memetakan elemen-elemen fisik yang ada pada kawasan pengamatan, didokumentasikan dengan foto dan suasana kawasan dengan menggunakan kamera.

III.7. Teknik Penyajian dan Analisis Data

III.7.1. Teknik Penyajian Data

Data yang diperoleh dari hasil observasi disajikan dalam bentuk tabel dan diagram sehingga dapat dilihat lebih jelas. Data kepadatan dihitung dari jumlah data dibagi luas ruang (per m²) sedangkan untuk data volume pejalan kaki dan kendaraan dihitung dari jumlah dibagi waktu (per menit). Kemudian data tersebut dianalisa dengan metode statistik supaya lebih efisien, karena menyediakan struktur yang sistematis dalam pengorganisasian data penelitian dan juga menghendaki sumber-sumber yang minimum dalam mencapai tujuan.

III.7.2. Teknik Analisis Data

Teknik analisis yang dipakai adalah statistik parametrik karena data berupa data interval atau rasio (Sugiyono, 2000) yang diambil dari populasi yang berdistribusi normal. Karena tujuan dari penelitian adalah mengetahui hubungan antara magnet bangunan komersial dengan ruang publik anatar bangunan tersebut dan data yang diperoleh maka penelitian ini menggunakan teknik

korelasi Pearson. Hasil dari korelasi ini memberitahukan kepada peneliti besar dan (biasanya) arah relasi itu. Nilai-nilai koefisien itu bervariasi mulai -1.00 sampai 0 hingga +1.00, -1.00 dan +1.00 yang masing-masing menunjukkan perkaitan (asosiasi) negatif dan positif yang sempurna dan 0 menandakan tidak ditemukannya relasi. Untuk itu peneliti menggunakan alat bantu berupa perangkat lunak (*software*) SPSS 11. Hasil (*output*) dari perangkat lunak tersebut bila probabilitas (signifikansi) nya $< 0,05$ maka antara variabel yang dikorelasikan mempunyai hubungan yang signifikan.

Berdasarkan hasil korelasi *pearson* tersebut, nilai korelasinya diperbandingkan dengan tabel data untuk mengetahui variabel yang paling berpengaruh. Kemudian diperbandingkan juga dengan daerah pengamatan lain di kawasan Simpang Lima yang kemudian diambil sebagai kesimpulan penelitian.

Pengujian instrumen (uji validitas data) dengan menggunakan korelasi Pearson itu sendiri karena data berupa interval atau rasio. Secara eksternal adalah dengan melihat nilai koefisien Pearson masing-masing variabel, dengan kategori nilai koefisien korelasi sebagai berikut:

1. $-1 \leq 0,5$, validitas lemah
2. $0,5 \leq 0,75$, validitas cukup kuat
3. $0,75 \leq 0,9$, validitas kuat
4. $0,9 \leq 1$, validitas sangat kuat

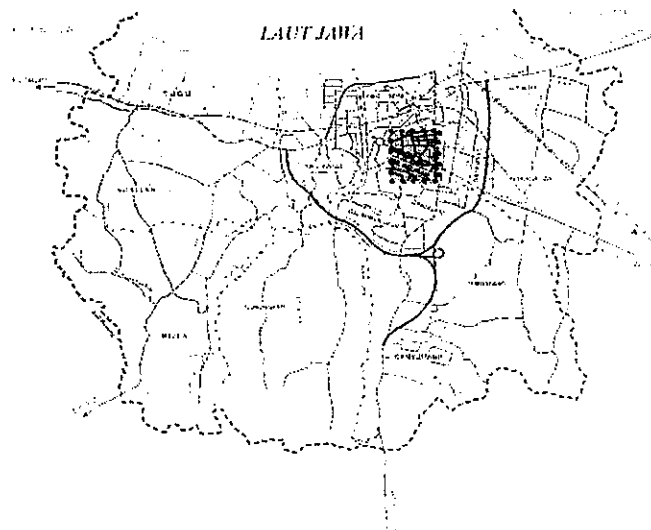
Secara internal adalah dengan melihat nilai koefisien Pearson masing-masing variabel dengan total jumlah variabelnya. Kategori nilai koefisien korelasinya sama seperti eksternal.

BAB IV

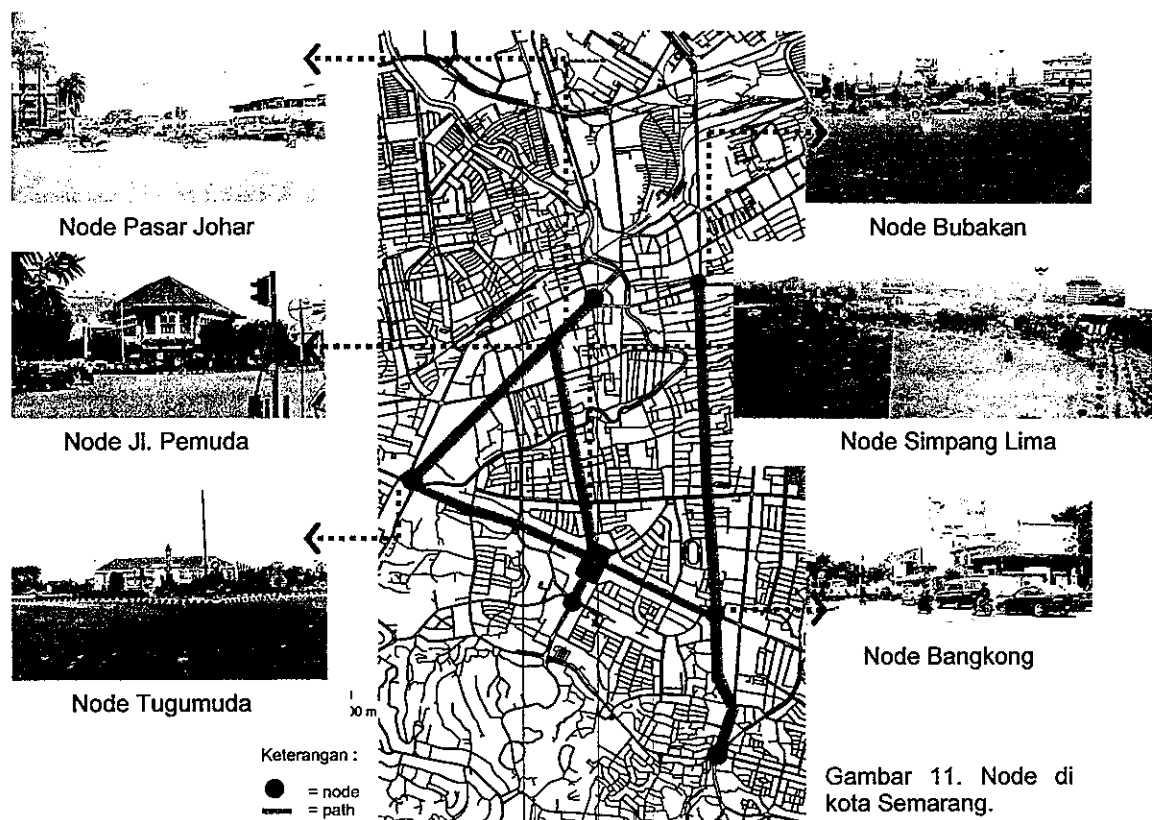
DESKRIPSI WILAYAH PENELITIAN

IV.1. Posisi Kawasan Simpang Lima terhadap Kota Semarang

Kawasan Simpang Lima merupakan pusat kota yang merupakan salah satu node yang ada di kota Semarang. Kawasan ini tumbuh dan berkembang semakin kuat karena berada di segitiga emas kota Semarang yang dibentuk oleh path Jl. Pandanaran, path Jl. Gajahmada dan Jl. Pemuda dengan pusat kegiatan ekonomi kawasan Tugu Muda, kawasan Johar dan kawasan Simpang Lima. Selain itu path Jl. Ahmad Yani yang menghubungkan dengan node kawasan perdagangan Bangkong dan Jl. MT. Haryono serta path Jl. Pahlawan yang menghubungkan dengan node kawasan perkantoran Jl. Pahlawan. Dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 10. Peta kota Semarang
Sumber : Bappeda Kota Semarang

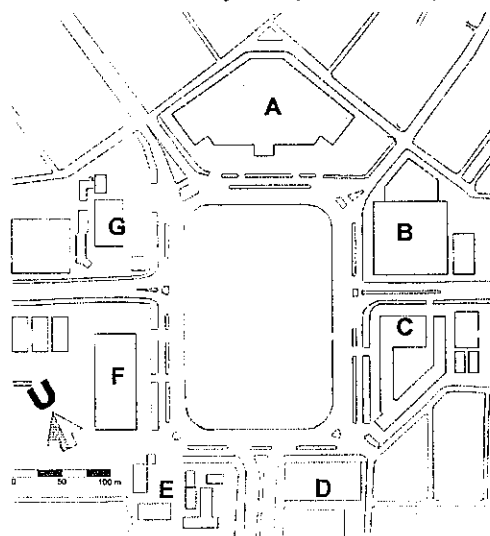


Luas kawasan sebesar 1,08 ha yang berfungsi sebagai *central business distrcot*, ini membawa pengaruh yang signifikan terhadap wilayah sekitarnya baik secara sosial maupun ekonomi. Dapat dilihat dari adanya mal perbelanjaan, supermarket serta hotel perkantoran, peribadatan serta sekolah di sekeliling kawasan ini yang berfungsi sebagai batas kawasan. Letaknya dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

Keterangan :

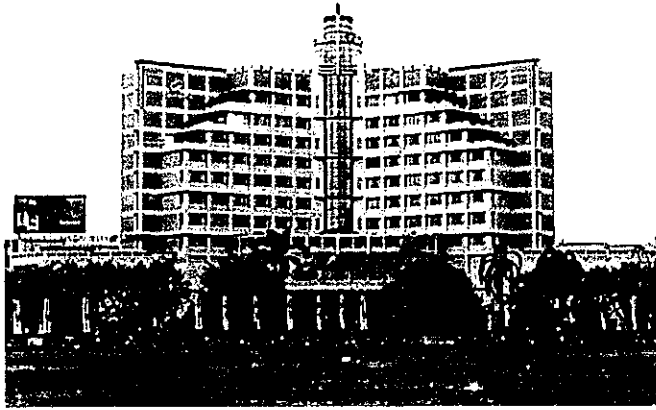
- A = Mal dan Hotel Ciputra
- B = Plaza Simpang Lima dan Hotel Horison
- C = Pertokoan Simpang Lima
- D = Ramayana Super Centre
- E = Telkom dan SMK 7
- F = Plaza Gajahmada
- G = Masiid Baiturrahman

Gambar 12. Peta kawasan Simpang Lima

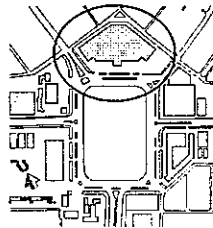


Bangunan-bangunan tersebut akan diperjelas pada uraian berikut ini.

1. Mal dan Hotel Ciputra



Gambar 13. Letak bangunan yang frontal terhadap Jl. Pahlawan dan menjadikan bangunan ini sebagai *focal point* kawasan Simpang Lima.



Terletak di sebelah utara kawasan Simpang Lima yang menggabungkan antara fungsi hotel dan pusat perbelanjaan. Bangunan ini hotel ini terdiri dari 12 lantai dengan jumlah kamar sebanyak 202 kamar. Sedangkan bangunan mal Ciputra

terdiri dari 3 lantai dengan luas lantai efektif menurut Seminar A. Budi Fajar 2002 sebesar 10.834 m^2 . Kehadiran mal dan hotel Ciputra ini merupakan salah satu unsur pembentuk karakter lingkungannya, sebab penampilan visual fisiknya pada malam hari yang dapat menimbulkan pesona dan daya tarik tersendiri bagi warga masyarakat kota. Bangunan ini menjadi *focal point* lingkungan sekitarnya karena kuatnya sumbu akses (frontal) dari Jl. Pahlawan dan penampilan fisiknya yang dapat menjadi daya tarik tersendiri ini.

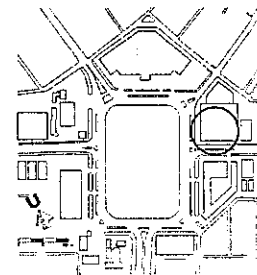
Memiliki lokasi parkir pada *basement*, dan di sekeliling bangunan. Sistem sirkulasi menurut Thesis Siti Rukayah adalah menggunakan sistem dumbler sebagai pencipta arus sirkulasi yang saling tarik menarik. Yaitu pada area pintu masuk (*entrance area*).

2. Plaza Simpang Lima dan Hotel Horison

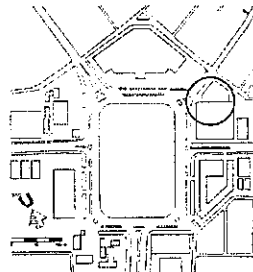
Plaza Simpang Lima merupakan bangunan perbelanjaan yang terdiri 8 lantai dengan luas lantai efektif sebesar 27.879,5 m². Memiliki lokasi parkir pada lantai dasar dan pada gedung parkir di lantai 5 sampai lantai 8. Menggunakan sistem sirkulasi vertikal atau plaza yang letak magnet sirkulasinya terdapat pada ujung sirkulasi lantai atas. Letaknya dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 14. Bangunan Plaza Simpang Lima



Berhimpitan dengan bangunan ini pada tahun 2003 diresmikan Hotel Horison yang merupakan *city hotel* dengan 160 kamar letaknya menempel atau menyatu dengan Plaza Simpang Lima. Dapat dilihat pada gambar berikut ini.

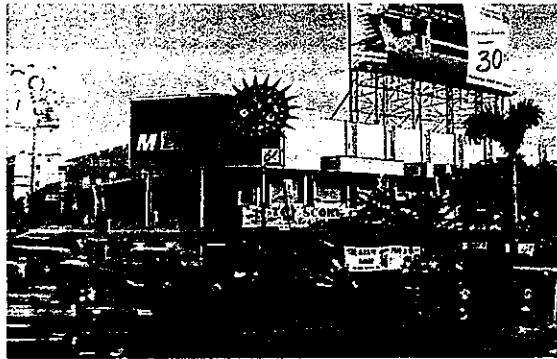
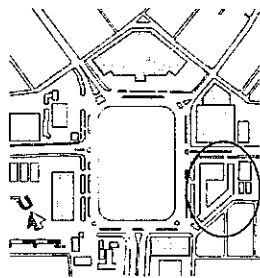


Gambar 15. Hotel Horison



3. Pertokoan Simpang Lima

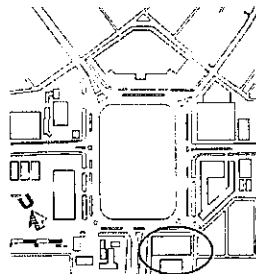
Merupakan bangunan pertokoan 2 lantai dengan luas lantai efektif sebesar 8.379 m² yang memiliki aktivitas utama pertokoan dan perkantoran. Sistem sirkulasi pada bangunan terbentuk oleh deretan-deretan pertokoan tanpa magnet sirkulasi dengan lahan parkir di depan dan di tengah bangunan.



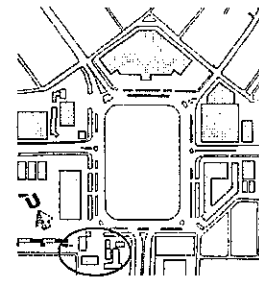
Gambar 16. Pertokoan Simpang Lima

4. Ramayana Super Centre, Telkom dan SMK 7

Ketiga bangunan ini terletak di sebelah selatan kawasan Simpang Lima. Ramayan Super Centre adalah bangunan perbelanjaan yang diresmikan tanggal 4 Oktober 2002 memiliki 5 lantai dengan luas lantai efektif sebesar 10.435 m². Sistem sirkulasinya menggunakan konsep magnet pada pintu masuk dengan lahan parkir pada bagian bawah bangunan (*basement*). Bangunan lain yaitu Telkom dan SMK 7 hanya beraktivitas pada pagi sampai sore hari. Sedangkan pada malam hari tidak ada kegiatan.



Gambar 17. Ramayana Super Centre



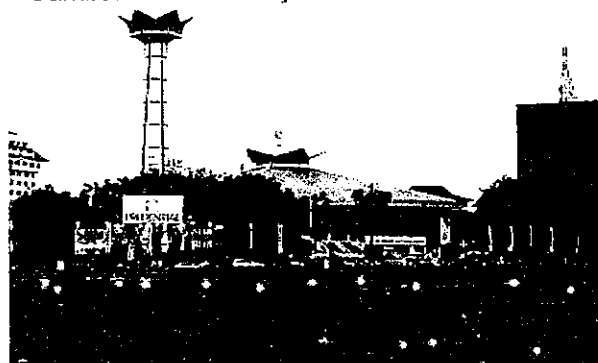
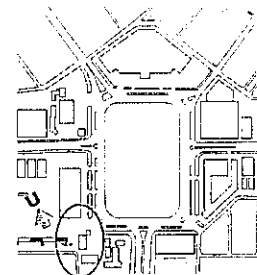
Gambar 18. Kantor Telkom

5. Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman

Terletak pada bagian barat kawasan. Bangunan Plaza Gajahmada merupakan bangunan pertokoan, perkantoran dan bioskop. Terdiri dari 2 lantai dengan luas lantai 9.358 m². Sistem sirkulasi sama dengan bangunan pertokoan Simpang Lima yaitu terbentuk dari deretan pertokoan tanpa magnet sirkulasi. Memiliki lahan parkir di sekeliling bangunan.

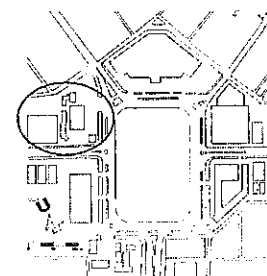


Gambar 19. Plaza Gajahmada



Gambar 20. Masjid Baiturrahman

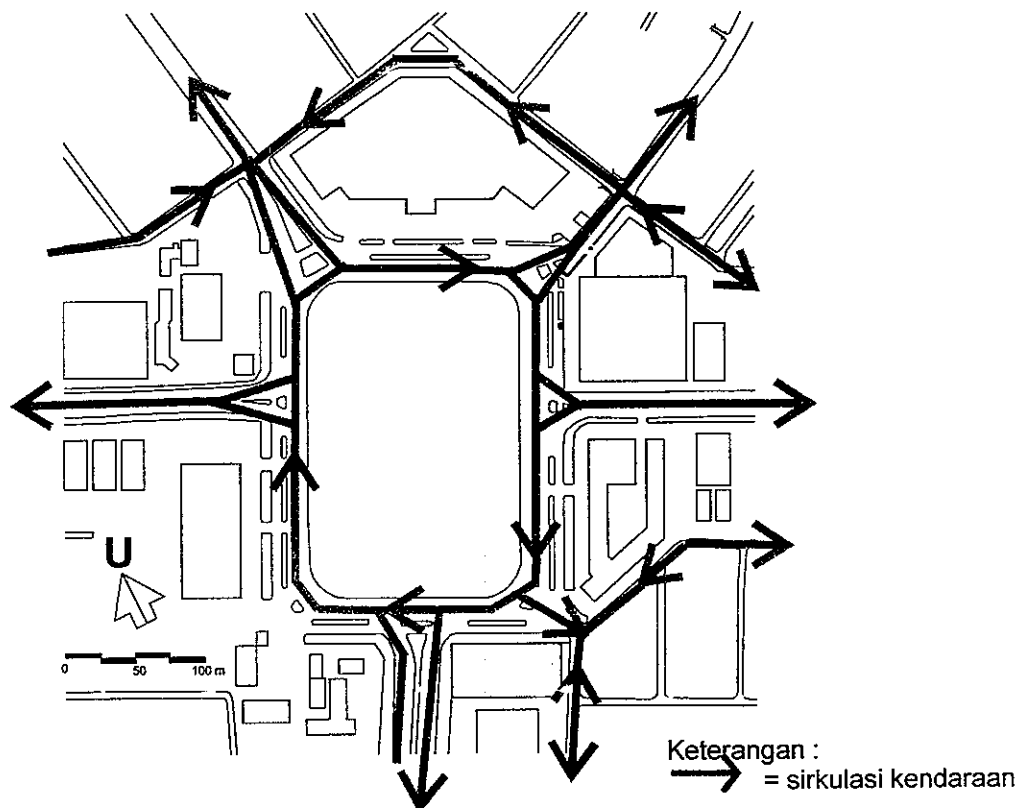
Sedangkan masjid Baiturrahman merupakan pusat kegiatan peribadatan umat Islam.



IV.2. Sirkulasi Kawasan

Sirkulasi kendaraan yang ada pada kawasan ini merupakan sirkulasi untuk dua arah dan satu arah. Sirkulasi satu arah terdapat pada Jl. Simpang Lima, sedangkan sirkulasi kendaraan dua arah terjadi pada kelima jalan sebagai akses ke kawasan ini. Yaitu Jl. Pahlawan, Jl. Pandanaran, Jl. Gajahmada, Jl. KH. Ahmad Dahlan, serta Jl. Ahmad Yani. Jalan-jalan ini menjadi padat pada saat jam istirahat kantor/pulang sekolah, pulang kerja, serta pada malam minggu dan hari libur.

Jalur sirkulasi bagi pejalan kaki pada kawasan Simpang Lima sudah diberi pembatas jelas berupa trotoar. Keberadaan jalur pedestrian ini sebagian digunakan sebagai tempat berjualan oleh pedagang kaki lima sehingga pejalan kaki sering berjalan pada bahu jalan. Skema pola sirkulasi kawasan dapat dilihat pada gambar berikut.



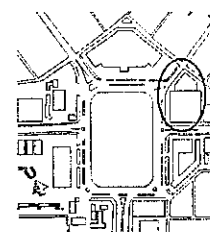
Gambar 21. Sirkulasi kawasan Simpang Lima

IV.3. Kondisi Permasalahan

Adanya bangunan komersial sebagai node dengan kutub-kutub yang dimilikinya merupakan magnet bagi pengunjung. Hal ini menimbulkan adanya adanya pendukung kegiatan pada ruang publik diantara kedua kutub tersebut yang sering menyebabkan permasalahan. Untuk itu maka akan dibahas satu persatu pada uraian berikut.

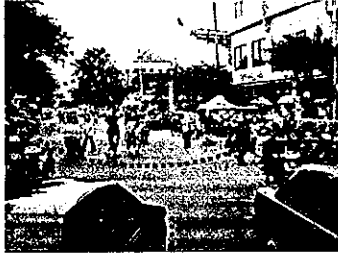
IV.3.1. Node Mal Ciputra dengan Node Plaza Simpang Lima

Kedua node ini dipisahkan oleh Jl. KH. Ahmad Dahlan yang berfungsi sebagai edge. Kondisi pada node ini adalah sebagai berikut :

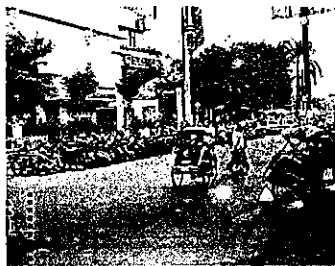


1. Terjadi pergerakan pengunjung antar kedua node (gambar 22).
2. Parkir kendaraan roda dua dan becak serta PKL yang ada di pinggir jalan mempersempit jalur sirkulasi kendaraan (gambar 23).
3. Jalur pedestrian yang digunakan sebagai tempat berjualan para PKL (gambar 24).
4. Pengunjung yang melihat-lihat barang yang dijual PKL di jalur pedestrian maupun pada bahu jalan menghambat pejalan kaki yang hendak menyeberang di antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima. Sehingga pejalan kaki terpaksa harus antri sampai ke bahu jalan untuk masuk ke jalur pedestrian (gambar 25).
5. Adanya kendaraan yang menurunkan penumpang di depan pintu masuk Plaza Simpang Lima juga mempersempit jalur sirkulasi Jl. Ahmad Dahlan. Kendaraan yang akan parkir di belakang bangunan Mal Ciputra menambah kepadatan jalan (gambar 26).

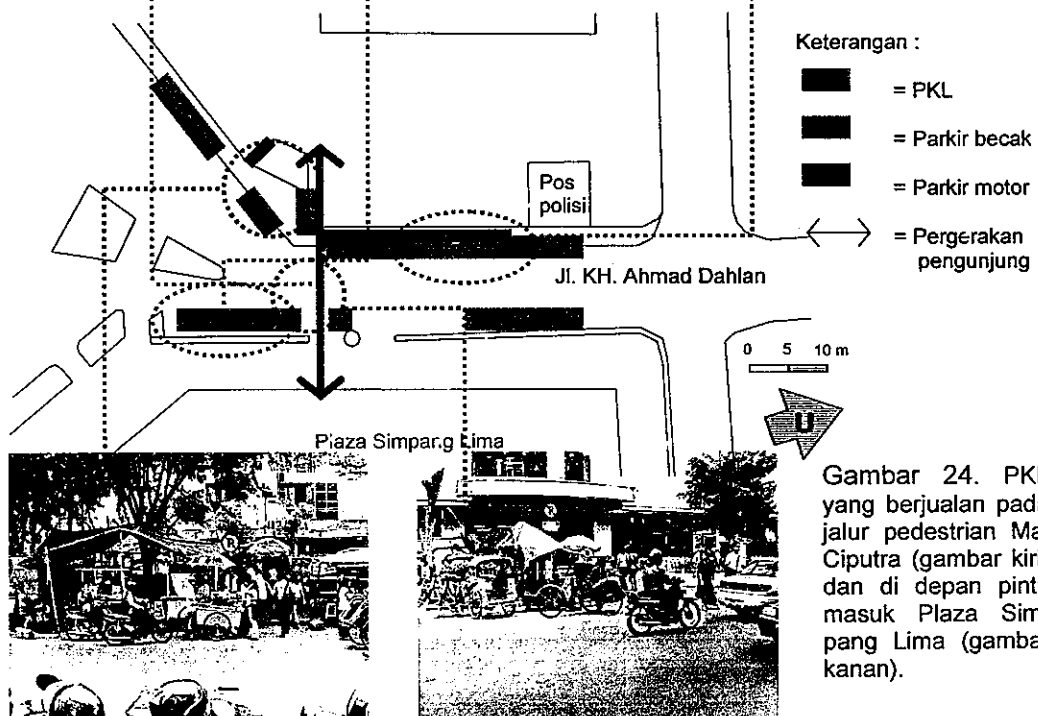
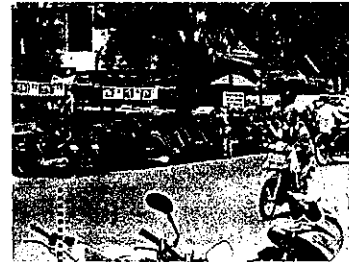
6. Kendaraan yang akan parkir di belakang bangunan Mal Ciputra menambah kepadatan jalan (gambar 27).

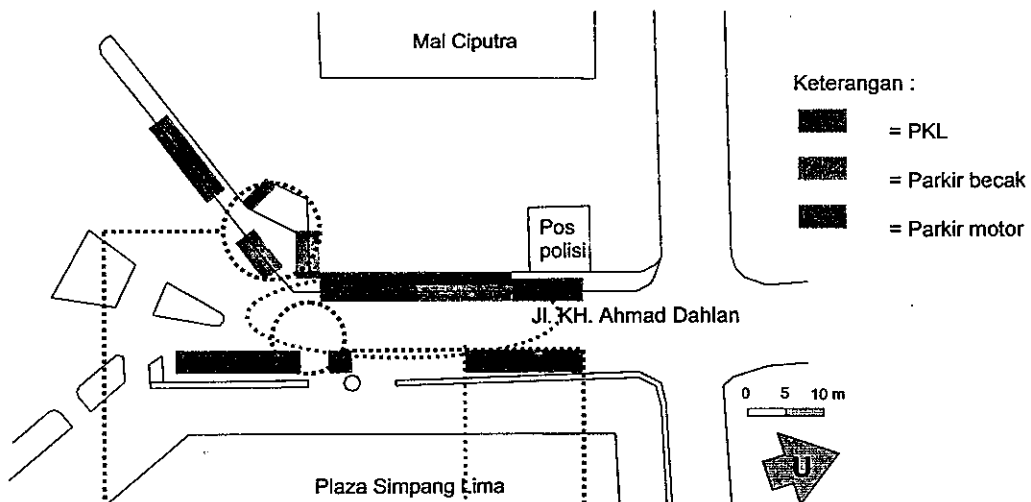


Gambar 22 Pergerakan pengunjung



Gambar 23. Kondisi parkir yang ada pada bahu jalan.





Gambar 25. Pejalan kaki yang antri untuk menuju ke jalur pedestrian



Gambar 26. taksi yang menurunkan penumpang di depan pintu masuk Plaza Simpang Lima (gambar kanan).



Gambar 27. Kendaraan yang akan parkir menambah kepadatan jalan

Kondisi tersebut di atas yaitu adanya pergerakan pengunjung, kendaraan yang melintas, mencari parkir dan berhenti pada tempat yang dilarang menimbulkan sirkulasi silang (*cross circulation*) yang menyebabkan kemacetan. Dapat dilihat pada gambar berikut ini.

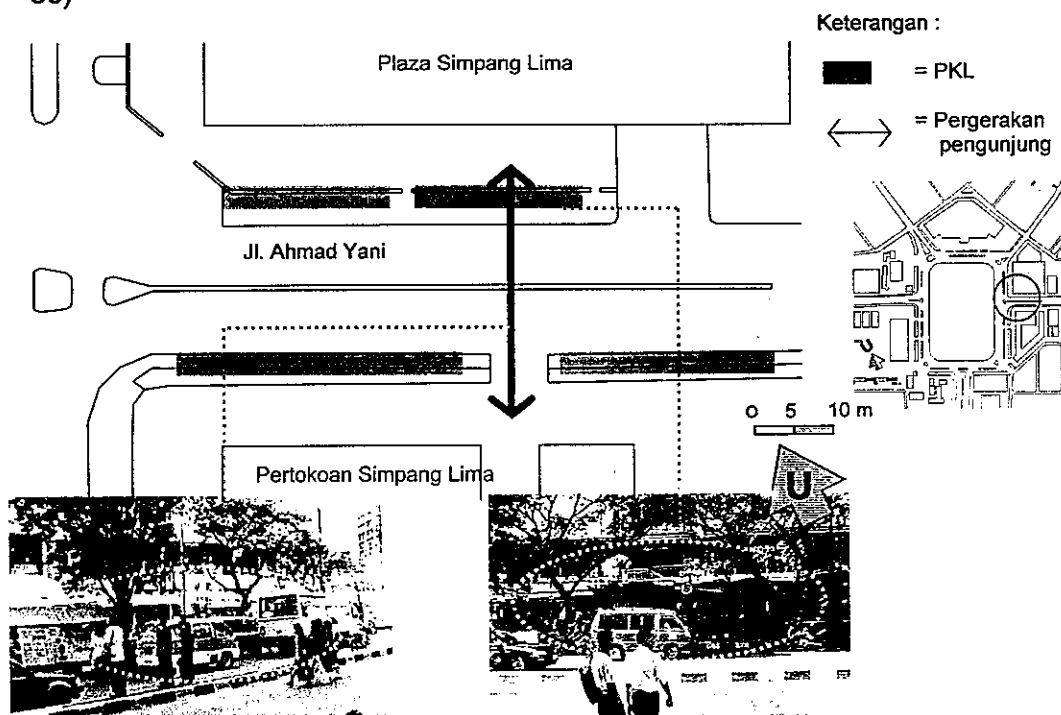


Gambar 28. *cross circulation* yang terjadi diantara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima.

IV.3.2. Node Plaza Simbang Lima dengan Pertokoan Simbang Lima

Kawasan ini dipisahkan oleh Jl. Ahmad Yani yang merupakan salah path utama kota Semarang sehingga sirkulasi kendaraannya cukup padat. Kondisi yang ada pada node ini adalah sebagai berikut :

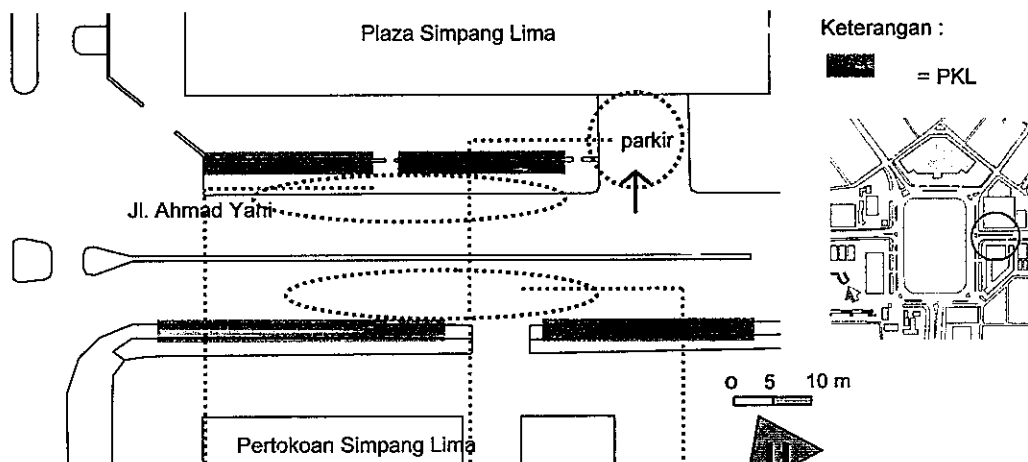
1. Terjadi pergerakan pengunjung antar node (gambar 29).
2. Jalur pedestrian yang digunakan sebagai tempat berjualan para PKL (gambar 30)



Gambar 29. Pergerakan pengunjung diantara Plaza Simbang Lima dan Pertokoan Simbang Lima.

Gambar 30. Jalur pedestrian yang digunakan sebagai tempat berjualan para PKL.

3. kendaraan umum yang menaikkan atau menurunkan penumpang pada tempat larangan berhenti mempersempit jalur sirkulasi kendaraan (gambar 31).
4. Kendaraan yang akan parkir di dalam bangunan Plaza Simbang Lima dan pertokoan Simbang Lima menambah kepadatan jalan (gambar 32).



Gambar 31. Kendaraan umum yang berhenti mempersempit jalur sirkulasi.



Gambar 32. Kendaraan yang akan parkir menambah kepadatan jalan.



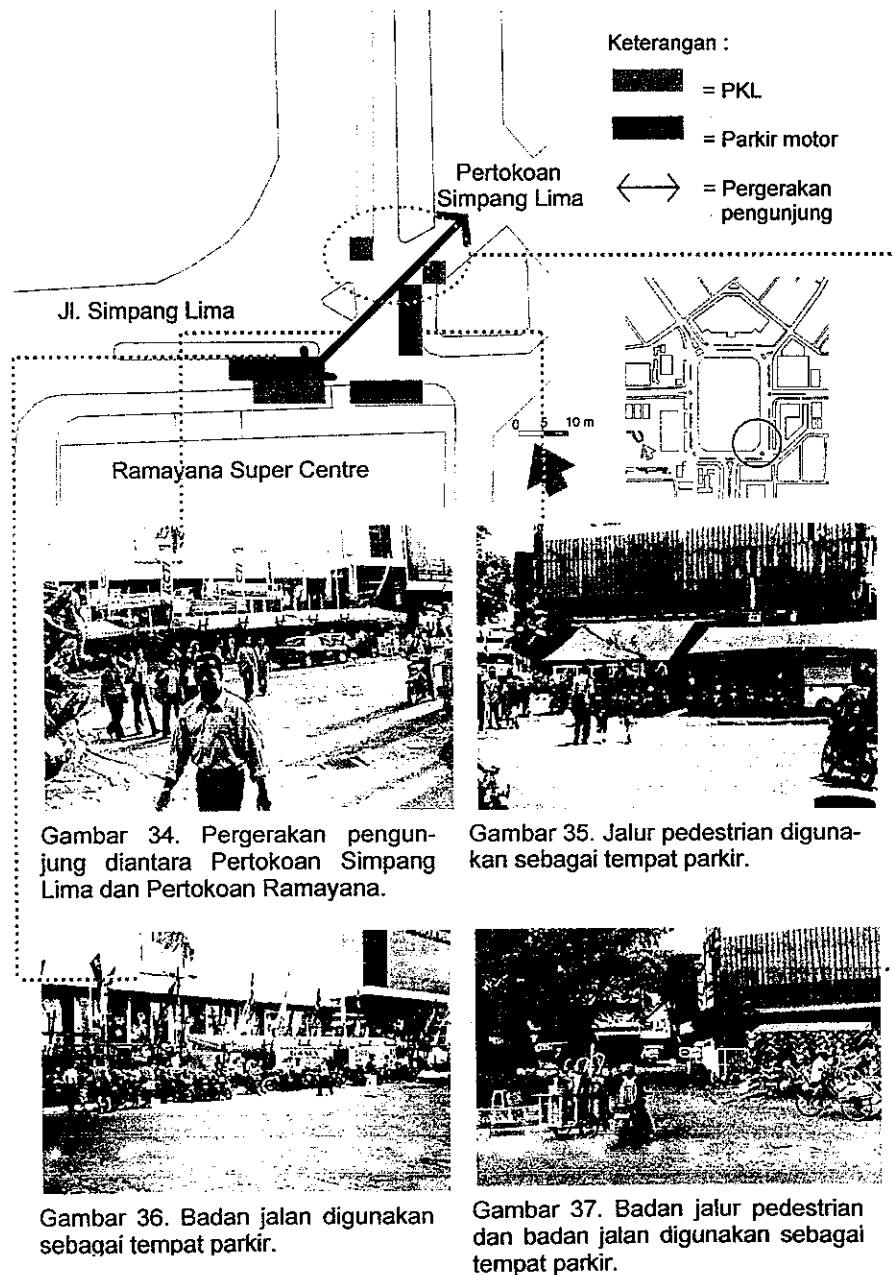
Keadaan di atas sering mengakibatkan kemacetan karena adanya *cross circulation* antara sirkulasi pengunjung, kendaraan yang melintas, kendaraan yang berhenti menurunkan penumpang serta kendaraan yang akan parkir. Dapat dilihat pada gambar di samping.

Gambar 33. Kemacetan yang terjadi pada Jl. Ahmad Yani.

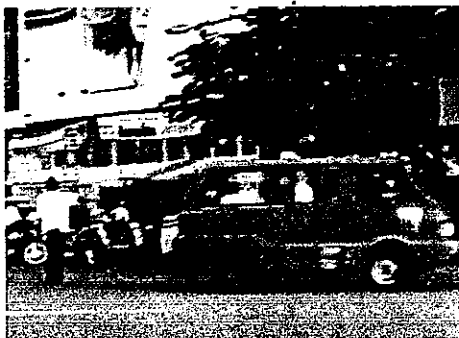
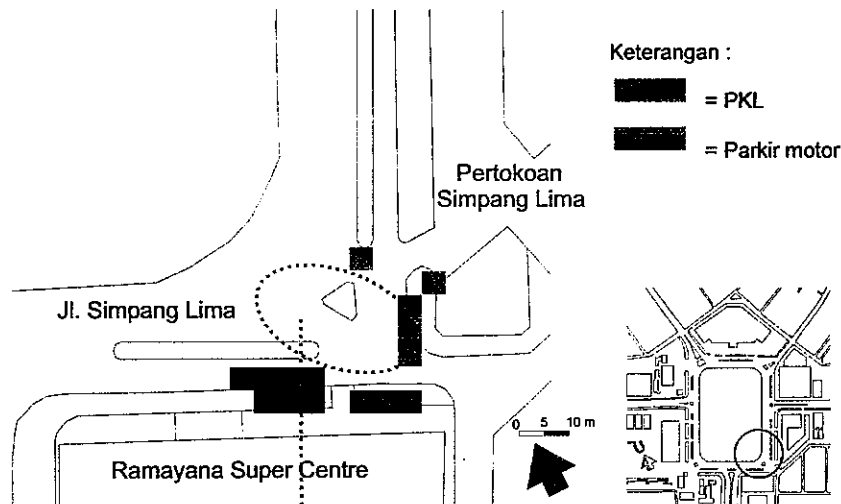
IV.3.3. Node Pertokoan Simpang Lima dengan Pertokoan Ramayana

Keadaan pada node ini adalah sebagai berikut (gambar 34-37):

1. Terjadi pergerakan pengunjung antar kedua node
2. Jalur pedestrian dan badan jalan digunakan sebagai tempat parkir
3. Jalur pedestrian dan badan jalan digunakan sebagai tempat berjualan oleh PKL.



4. Kendaraan umum yang berhenti di depan pintu masuk bangunan mempersempit jalur sirkulasi kendaraan (gambar 38-39).



Gambar 38. Kendaraan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang mempersempit jalur sirkulasi.



Gambar 39. Suasana kepadatan jalan di depan Bangunan Ramayana.

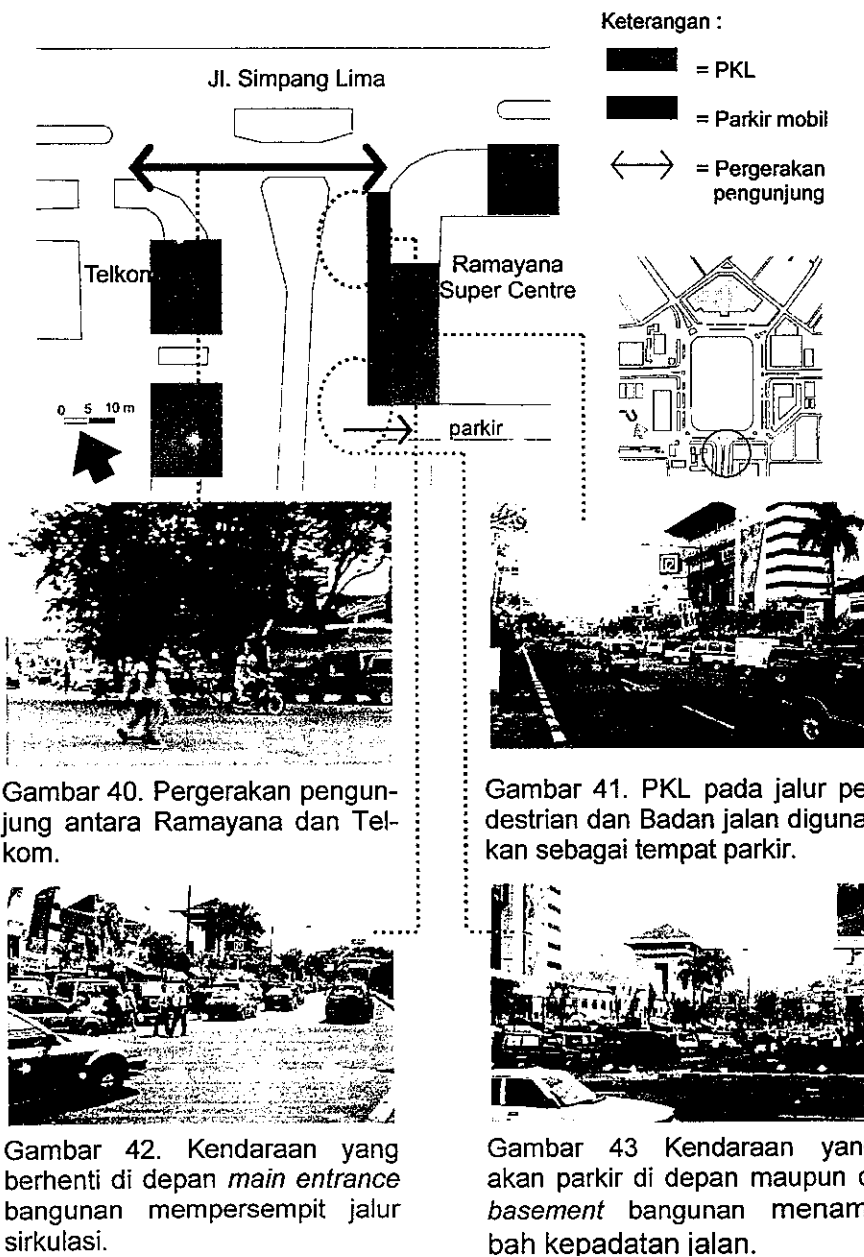
Kendaraan umum yang berhenti ini mempersempit jalur sirkulasi kendaraan sehingga menambah kepadatan kawasan. Hal ini sering menimbulkan adanya kemacetan.

IV.3.4. Node Pertokoan Ramayana dengan Kantor Telkom dan SMK7

Keadaan pada node ini agak berbeda dibandingkan dengan ketiga kawasan yang sudah dijelaskan. Karena hubungan antar node pada kawasan ini adalah bangunan perbelanjaan dengan bangunan kantor dan sekolah. Dipisahkan oleh path yaitu Jl. Pahlawan yang menghubungkan kawasan

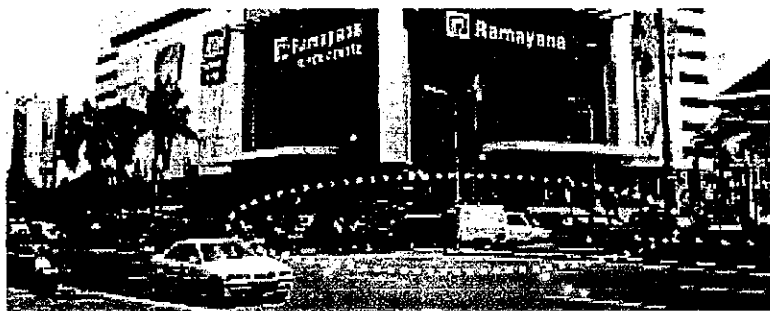
Dipisahkan oleh path yaitu Jl. Pahlawan yang menghubungkan kawasan Simpang Lima dengan kawasan perkantoran di Jl. Pahlawan. Kondisi yang terjadi adalah sebagai berikut (gambar 40-43) :

1. Terjadi pergerakan pengunjung tetapi lebih sedikit bila dibandingkan dengan ketiga kawasan tadi.
2. Jalur pedestrian yang ada digunakan untuk berjualan oleh PKL pada sore sampai malam hari.



3. Badan Jalan difungsikan sebagai tempat parkir.
4. Kendaraan yang berhenti di depan *main entrance* bangunan mempersempit jalur sirkulasi.
5. Kendaraan yang akan parkir di depan maupun di *basement* bangunan menambah kepadatan jalan.

Hal tersebut di atas menimbulkan sirkulasi silang yang sering mengakibatkan kemacetan. Dapat dilihat pada gambar berikut.

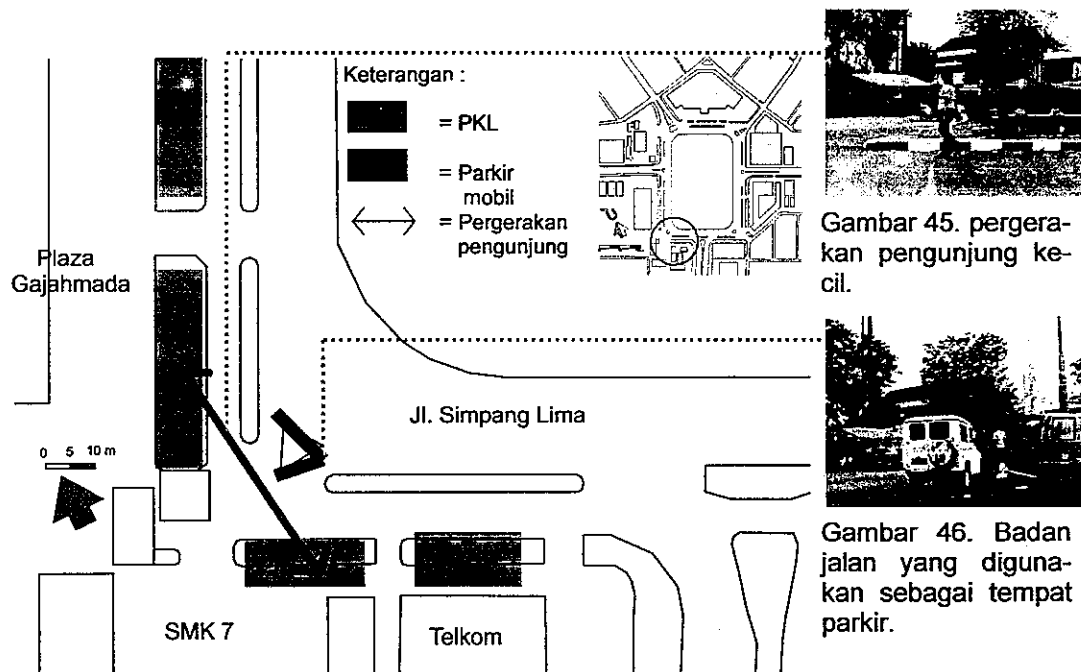


Gambar 44. Suasana kepadatan jalan di depan pintu masuk Pertokoan Ramayana.

IV.3.5. Node Kantor Telkon dan SMK 7 dengan Plaza Gajahmada

Kondisi pada node ini relatif lebih sepi bila dibandingkan dengan node sebelumnya. Karena terdiri dari bangunan kantor, sekolah, dan bioskop pada bangunan pertokoan yang sepi pengunjung. Keadaannya (gambar 45-46) adalah sebagai berikut :

1. Pergerakan pengunjung dengan jumlah yang sedikit.
2. Badan jalan digunakan untuk parkir kendaraan.
3. Jalur pedestrian dan badan jalan digunakan untuk berjualan oleh PKL tetapi hanya terjadi pada malam hari.



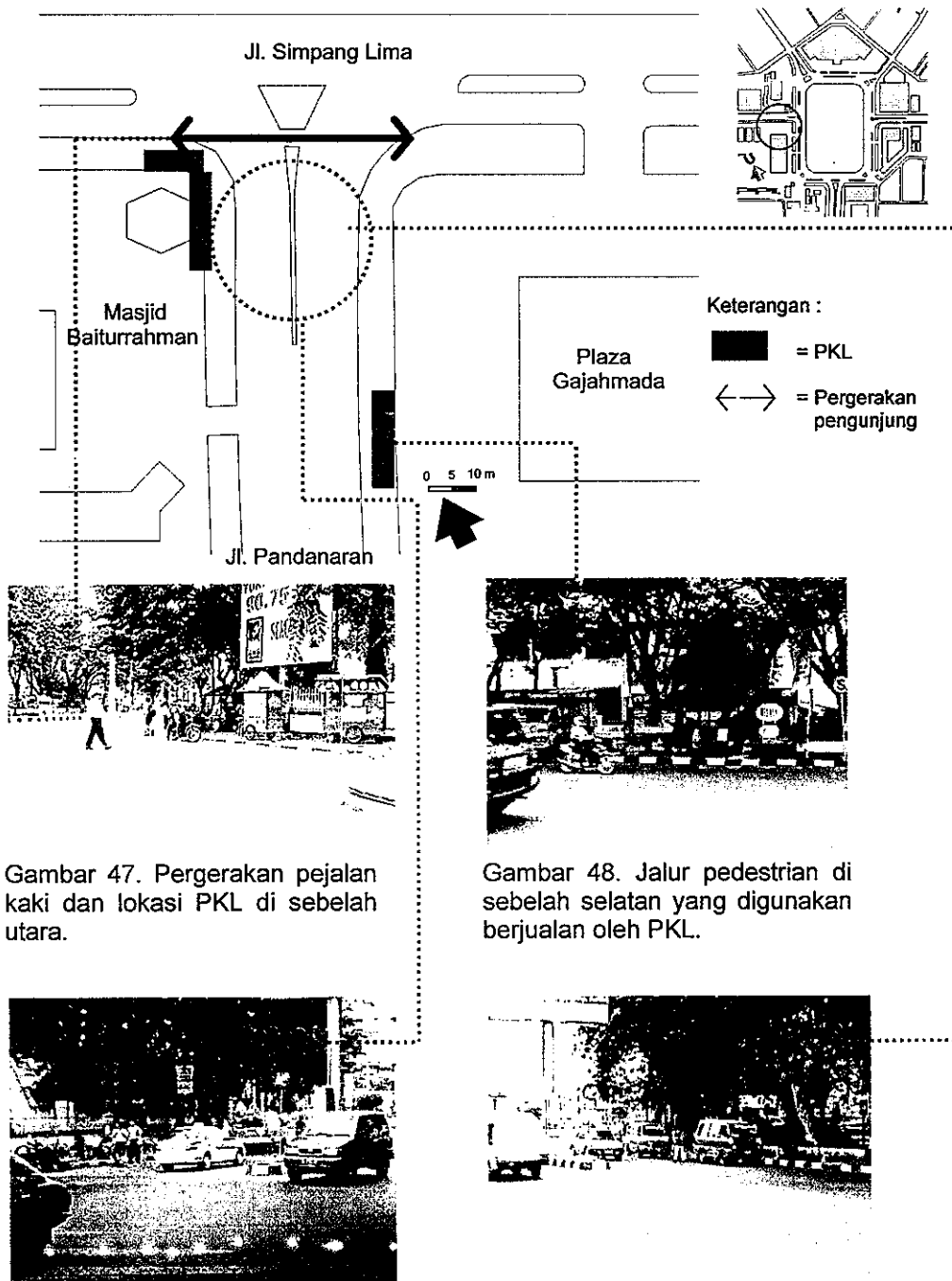
Uraian dan gambar yang baru saja dibahas menunjukkan bahwa daerah yang relatif sepi tersebut tidak memiliki banyak problematika

IV.3.6. Node Plaza Gajahmada dengan Masjid Baiturrahman

Kedua node ini dipisahkan dengan Jl. Pandanaran yang padat akan trafik kendaraan karena merupakan salah satu path dalam segitiga emas kota Semarang, yaitu menghubungkan dengan node Tugu Muda. Keadaan yang ada pada daerah ini (gambar 47-49) adalah sebagai berikut :

1. Terjadi pergerakan pengunjung antar kedua node
2. Jalur pedestrian yang ada dipergunakan sebagai tempat berjualan oleh PKL.

3. Kendaraan umum yang berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang mempersempit jalur sirkulasi kendaraan, terutama pada ujung Jl. Pandanaran dengan Jl. Simpang Lima.



Gambar 47. Pergerakan pejalan kaki dan lokasi PKL di sebelah utara.

Gambar 48. Jalur pedestrian di sebelah selatan yang digunakan berjualan oleh PKL.

Gambar 49. Kendaraan umum yang berhenti pada sisi utara (gambar kiri) dan yang berhenti di sisi selatan (sebelah kanan) mempersempit jalur sirkulasi

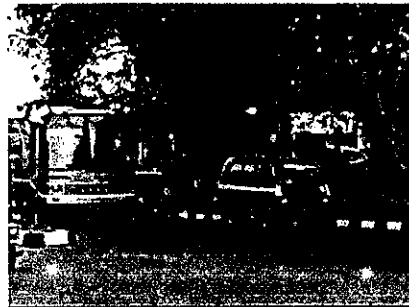


Gambar 50. Sirkulasi kendaraan pada Jl. Pandanaran.

Keadaan seperti di atas berpotensi untuk terjadinya kemacetan karena kepadatan Jl. Pandanaran, adanya sirkulasi silang serta jalan yang menjadi sempit karena kendaraan

yang berhenti. Dapat dilihat pada gambar di

bawah ini.

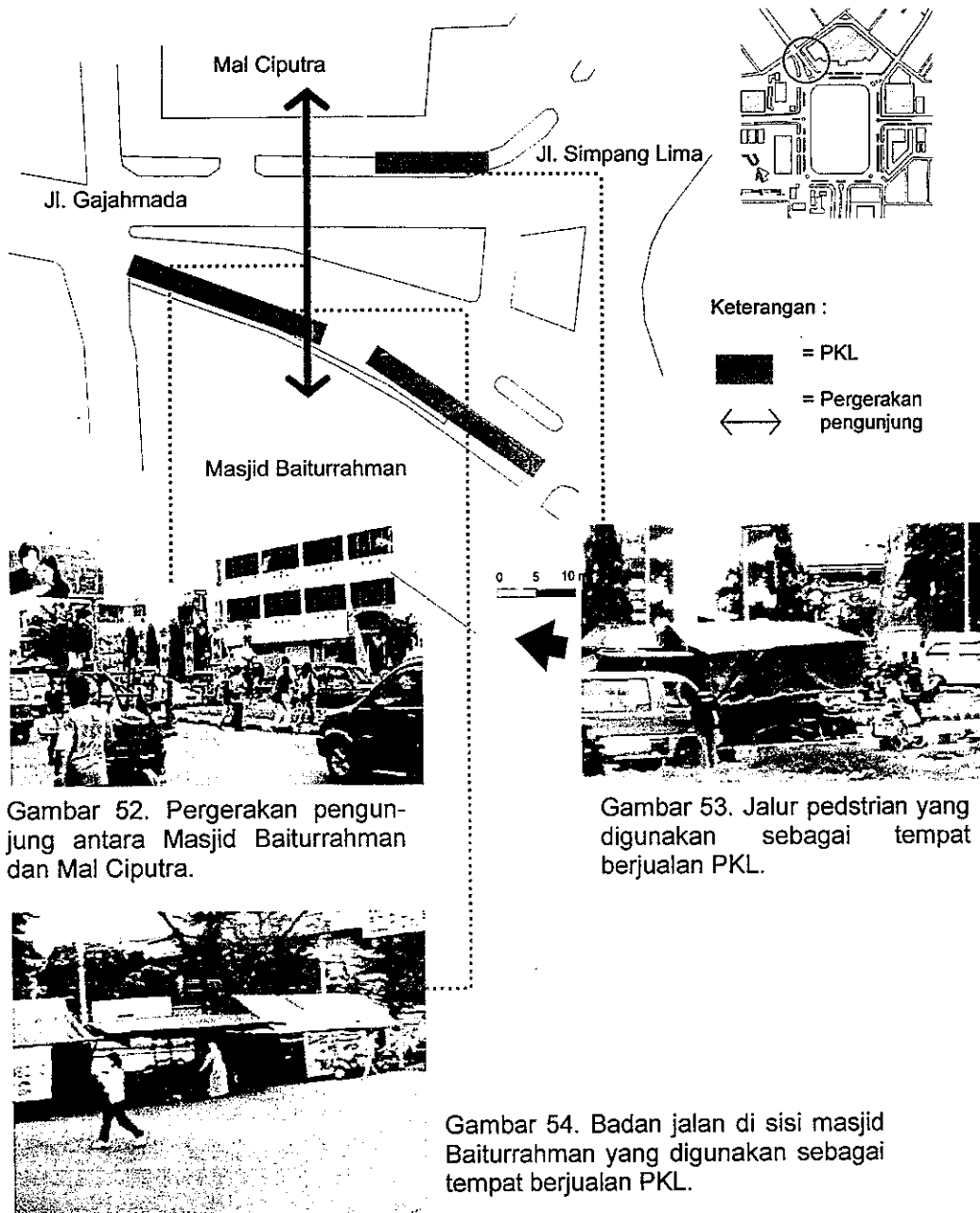


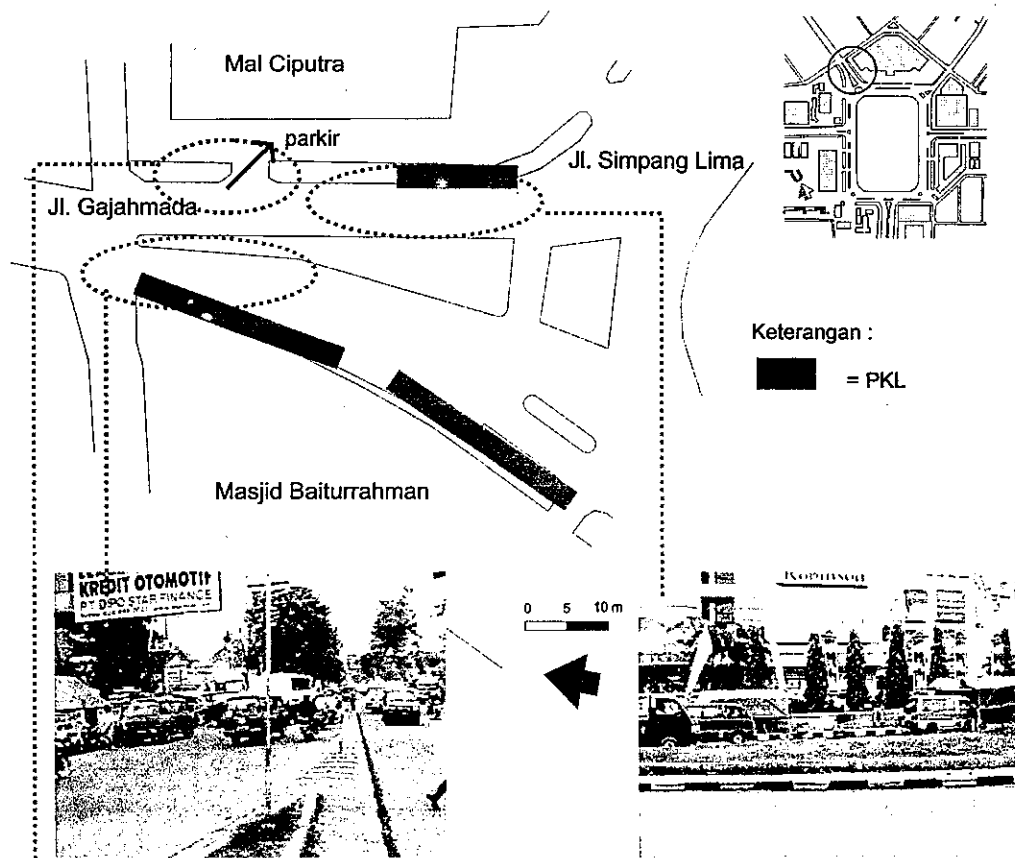
Gambar 51. Ujung Jl. Pandanaran yang berpotensi terjadinya kemacetan.

IV.3.7. Node Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra

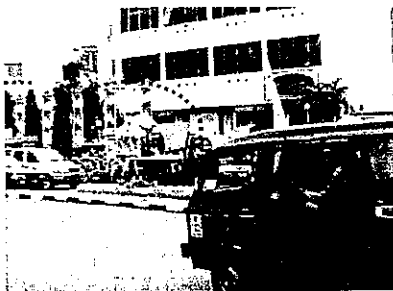
Kedua bangunan ini dipisahkan dengan Jl. Gajahmada yang merupakan path ke arah Jl. Pemuda sehingga trafik kendaraannya cukup padat. Kondisi yang ada (gambar 52-56) adalah sebagai berikut :

1. Terjadi pergerakan pengunjung antar node.
2. Jalur pedestrian di sisi Mal Ciputra dan badan jalan di sisi masjid Baiturrahman digunakan sebagai tempat berjualan oleh PKL.
3. Kendaraan umum yang berhenti di sekitar *main entrance* mal mempersempit jalur sirkulasi kendaraan.
4. Kendaraan yang akan parkir ke dalam lingkungan mal memperpadatkan kawasan.





Gambar 55. Kendaraan umum yang berhenti di antara Mal Ciputra dan masjid Raiturrahman



Gambar 56. Kendaraan yang akan parkir ke dalam mal memperpadat kawasan.

Adanya kondisi ini menyebabkan sirkulasi silang antara kendaraan dan pengunjung sehingga berpotensi untuk timbulnya kemacetan.



Gambar 57. Kemacetan di sekitar *main entrance* mal Ciputra.

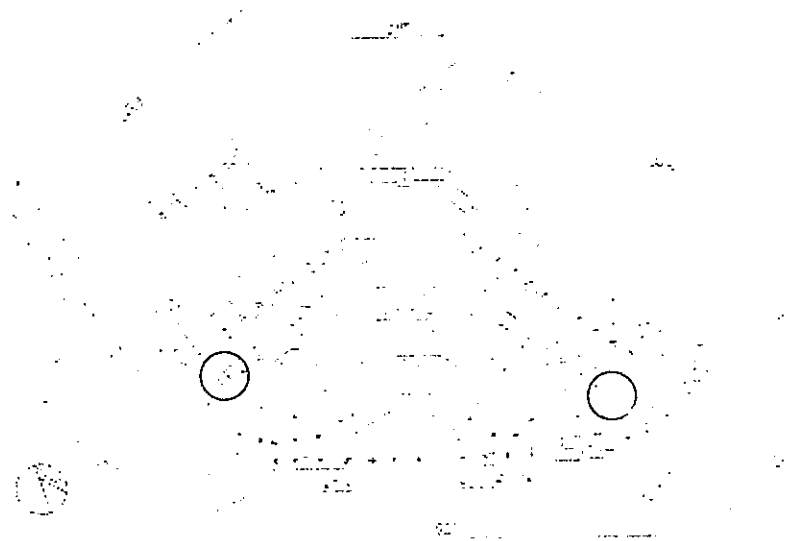
IV.4. Data Bangunan Komersial


Sub bab ini akan membahas tentang data masing-masing bangunan komersial yang menjadi indikator kekuatan magnet bangunan komersial. Indikator tersebut adalah jumlah pengunjung, jenis toko dan jumlah toko.

IV.4.1. Mal Ciputra

a. Jumlah Pengunjung

Data jumlah pengunjung ini didapat dari jumlah orang yang masuk ke dalam bangunan. Sebagai daerah pengamatannya adalah pintu utama yang merupakan magnet dari bangunan yaitu pintu masuk sebelah barat dan timur. Dapat dilihat pada gambar berikut.



Keterangan :  = daerah pengamatan

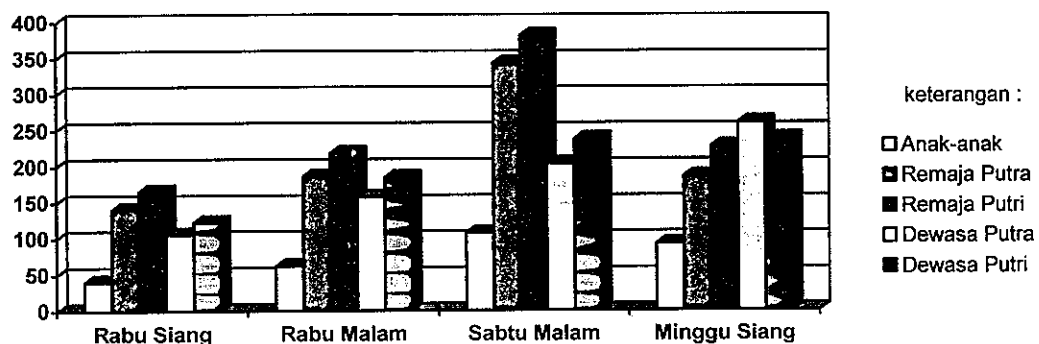
Gambar 58. Daerah pengamatan pengunjung pada mal Ciputra.

Pengamatan dilakukan selama 15 menit pada hari Rabu 27 Agustus 2003 pada pukul 13.00 – 13.15 WIB dan 19.04 – 19.19 WIB, Sabtu malam 30 Agustus 2003 pukul 19.00 – 19.15 WIB dan Minggu 31 Agustus 2003 pukul 13.03 – 13.18 WIB. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

Tabel 5. Jumlah pengunjung Mal Ciputra

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	40	62	107	92
Remaja putra	140	186	343	186
Remaja putri	165	218	381	227
Dewasa putra	105	157	203	260
Dewasa putri	122	184	237	237
Jumlah	572	807	1271	1002

Gambar 59. Grafik jumlah pengunjung Mal Ciputra



Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pengunjung pada malam hari lebih banyak daripada siang hari dengan jumlah pengunjung terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 1271 orang dengan jumlah pengunjung terbesar adalah golongan remaja putri.

b. Jenis Jualan

Luas mal ini adalah sebesar 10.834 m² memiliki berbagai macam jenis toko dan pelayanan jasa. Pengamatan dilakukan pada toko dan pelayanan jasa yang tetap dan menempati ruang sewa pada mal dengan kapling yang jelas. Jenis jualan yang bertempat pada emperan toko maupun di pinggir gang / jalur sirkulasi di dalam mal tidak dihitung karena merupakan penjual tidak tetap (dianggap seperti pameran). Jenis jualan ini menurut Winardi (1993) dibagi

menjadi 3 kelas.yaitu : barang keperluan sehari-hari, Dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 6. Jenis Jualan pada Mal Ciputra

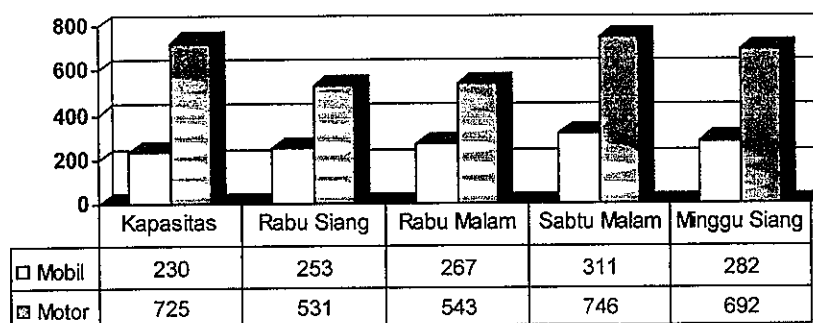
JENIS JUALAN	JUMLAH
Barang keperluan sehari-hari	14
Barang/jasa pilihan	60
Barang/jasa khusus	58
Total	132

Berdasarkan tabel di atas, Mal Ciputra memiliki :

Jumlah total toko = 132 buah

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada Mal Ciputra terletak di lantai basement dan sekeliling bangunan untuk roda empat sedangkan untuk roda dua terletak di Jl. Anggrek pada bagian belakang bangunan. Pengamatan dilakukan pada hari Rabu 3 September 2003 pada pukul 13.45 WIB dan 19.14 WIB, Sabtu malam 6 September 2003 pukul 19.25 WIB dan Minggu 14 September 2003 pukul 13.12 WIB. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.



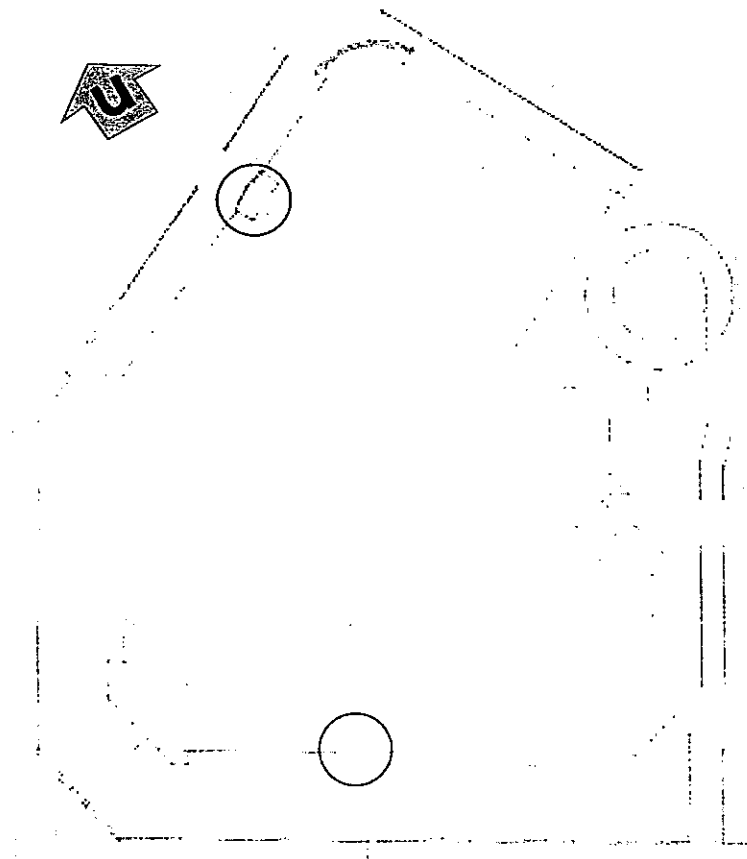
Gambar 60. Grafik pengamatan parkir pada Mal Ciputra

Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya. Pada saat paling padat kendaraan yang parkir melebihi kapasitas yang ada.

IV.4.2. Plaza Simpang Lima

a. Jumlah Pengunjung

Jumlah pengunjung pada Plaza Simpang Lima didapat dari jumlah orang yang masuk ke dalam bangunan melalui pintu yang berhadapan dengan bangunan komersial lain yaitu pintu masuk sebelah barat laut dan sebelah selatan. Hal ini diasumsikan karena jumlah pengunjung terbanyak adalah melalui pintu masuk tersebut. Dapat dilihat pada gambar berikut.



Keterangan : ○ = daerah pengamatan

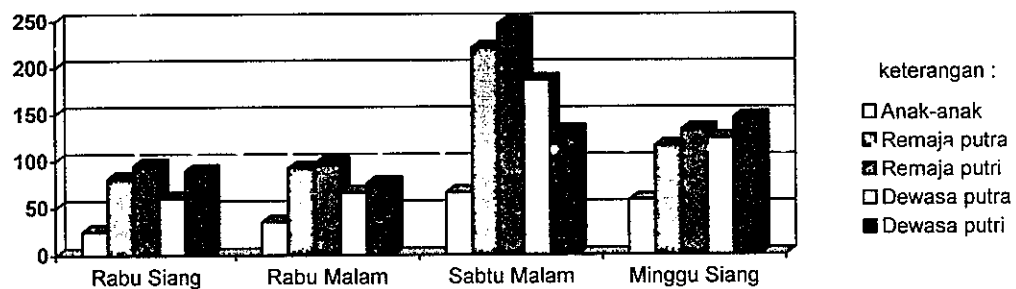
Gambar 61. Daerah pengamatan pengunjung pada Plaza Simpang Lima.

Pengamatan dilakukan selama 15 menit pada hari Rabu 27 Agustus 2003 pada pukul 13.20 – 13.35 WIB dan 19.25 – 19.40 WIB, Sabtu malam 30 Agustus 2003 pukul 19.22 – 19.37 WIB dan Minggu 31 Agustus 2003 pukul 13.23 – 13.38 WIB. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

Tabel 7. Jumlah pengunjung Plaza Simpang Lima

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	25	35	66	58
Remaja putra	81	92	221	116
Remaja putri	95	97	247	133
Dewasa putra	60	66	186	124
Dewasa putri	89	76	132	146
Jumlah	350	366	852	577

Gambar 62. Grafik jumlah Pengunjung Plaza Simpang Lima



Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pengunjung pada malam hari lebih banyak daripada siang hari dengan jumlah pengunjung terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 852 orang dengan jumlah pengunjung terbesar adalah golongan remaja putri.

b. Jenis Jualan

Luas pertokoan ini adalah sebesar 13.639,5 m² (tidak termasuk parkir) memiliki berbagai macam jenis toko dan pelayanan jasa. Pengamatan dilakukan pada toko dan pelayanan jasa yang tetap dan menempati ruang sewa pada

pertokoan dengan kapling yang jelas. Jenis jualan yang bertempat pada emperan toko maupun di pinggir gang / jalur sirkulasi di dalam mal tidak dihitung karena merupakan penjual tidak tetap (dianggap seperti pameran). Dapat dilihat pada tabel di berikut ini.

Tabel 8. Jenis Jualan pada Plaza Simpang Lima

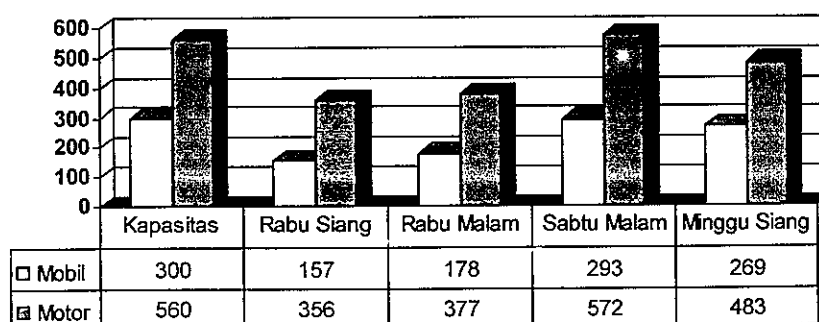
JENIS JUALAN	JUMLAH
Barang keperluan sehari-hari	12
Barang/jasa pilihan	76
Barang/jasa khusus	41
Total	129

Berdasarkan tabel di atas, Plaza Simpang Lima memiliki :

Jumlah total toko = 129 buah

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada Plaza Simpang Lima terletak di lantai dasar, lantai 5, 5A, 5B, 5C, 6 dan lantai 7 untuk roda empat sedangkan untuk roda dua terletak di lantai dasar yaitu bagian barat dan selatan bangunan. Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 3 September 2003 pada pukul 14.15 WIB dan 19.44 WIB, Sabtu malam 6 September 2003 pukul 19.55 WIB dan Minggu 14 September 2003 pukul 13.42 WIB. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.



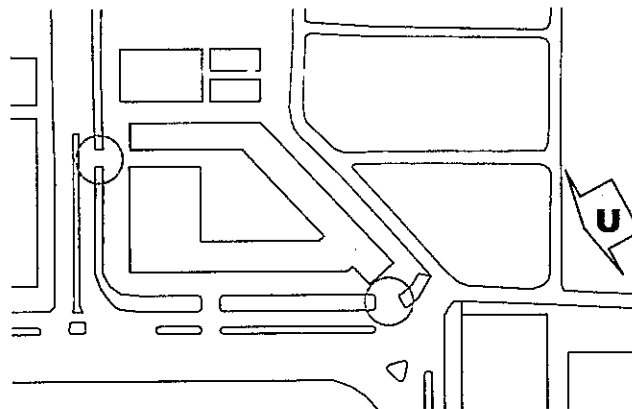
Gambar 63. Grafik pengamatan parkir pada Plaza Simpang Lima

Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya. Pada saat paling padat kendaraan roda dua yang parkir melebihi kapasitas yang ada.

IV.4.3. Pertokoan Simpang Lima

a. Jumlah Pengunjung

Jumlah pengunjung pada Pertokoan Simpang Lima didapat dari jumlah orang yang masuk ke dalam lingkungan/ke dalam pagar pertokoan melalui 2 pintu yang berhadapan dengan bangunan komersial lain. Pintu tersebut yaitu pintu masuk sebelah utara dan sebelah selatan. Hal ini diasumsikan karena jumlah pengunjung terbanyak adalah melalui pintu masuk tersebut. Dapat dilihat pada gambar berikut.



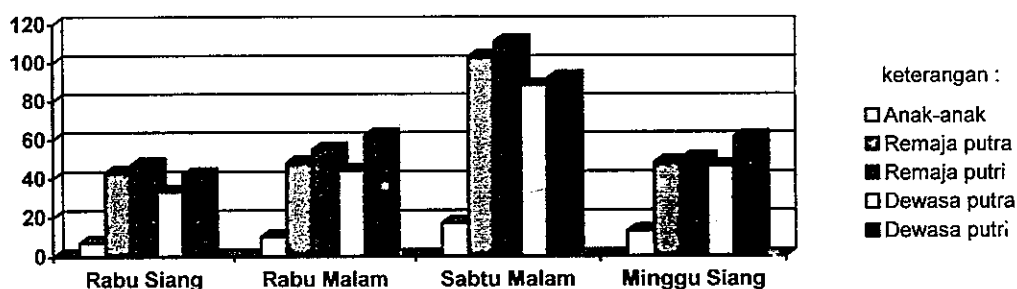
Gambar 64. Daerah pengamatan pengunjung pada Pertokoan Simpang Lima.

Pengamatan dilakukan selama 15 menit pada hari Rabu 27 Agustus 2003 pada pukul 13.40 – 13.55 WIB dan 19.45 – 20.00 WIB, Sabtu malam 30 Agustus 2003 pukul 19.42 – 19.57 WIB dan Minggu 31 Agustus 2003 pukul 13.43 – 13.58 WIB. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

Tabel 9. Jumlah pengunjung Pertokoan Simpang Lima

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	7	10	17	13
Remaja putra	43	48	103	48
Remaja putri	47	55	111	50
Dewasa putra	33	44	88	46
Dewasa putri	42	62	92	61
Jumlah	172	219	411	218

Gambar 65. Grafik jumlah Pengunjung Pertokoan Simpang Lima



Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pengunjung pada malam hari lebih banyak daripada siang hari dengan jumlah pengunjung terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 411 orang dengan jumlah pengunjung terbesar adalah golongan remaja putri.

b. Jenis Jualan

Luas pertokoan ini adalah sebesar 8.379 m² hanya memiliki beberapa macam jenis toko dan pelayanan jasa. Pengamatan dilakukan pada toko dan pelayanan jasa yang tetap dan menempati ruang sewa pada pertokoan dengan kapling yang jelas. Jenis jualan yang bertempat pada emperan toko maupun di pinggir gang / jalur sirkulasi di dalam mal tidak dihitung karena merupakan penjual tidak tetap (dianggap seperti pameran). Dapat dilihat pada tabel di berikut ini.

Tabel 10. Jenis Jualan pada Pertokoan Simpang Lima

JENIS JUALAN	JUMLAH
Barang keperluan sehari-hari	2
Barang/jasa pilihan	8
Barang/jasa khusus	25
Total	35

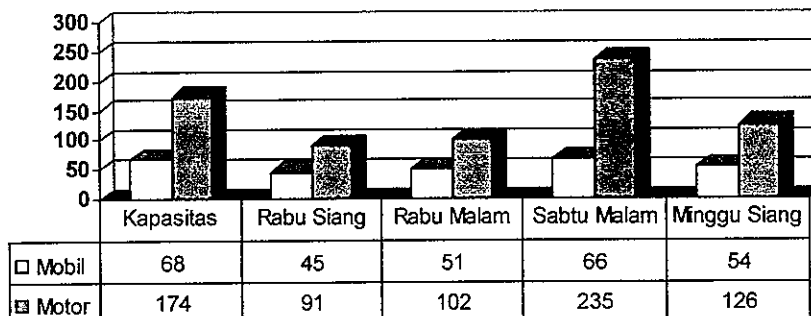
Berdasarkan tabel di atas, Pertokoan Simpang Lima memiliki :

Jumlah total toko = 35 buah

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada Pertokoan Simpang Lima terletak disebelah utara, barat dan di tengah bangunan. Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 3 September 2003 pada pukul 14.53 WIB dan 20.21 WIB, Sabtu malam 6 September 2003 pukul 20.35 dan Minggu 14 September 2003 pukul 14.15. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

Gambar 66. Grafik pengamatan parkir pada Pertokoan Simpang Lima

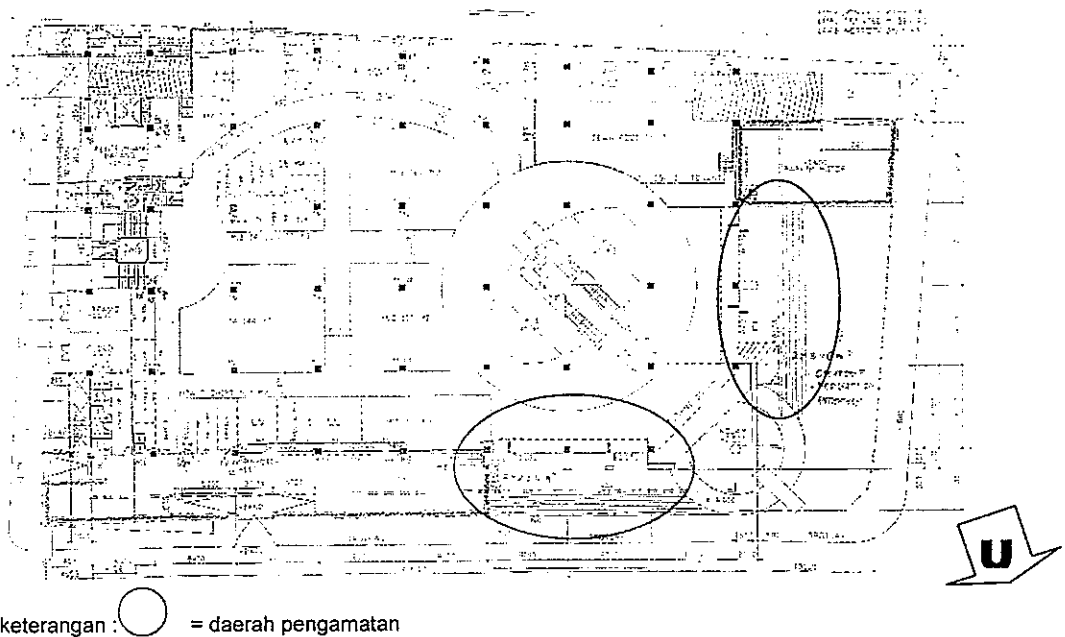


Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya. Pada saat paling padat kendaraan roda dua yang parkir melebihi kapasitas yang ada.

IV.4.4. Pertokoan Ramayana

a. Jumlah Pengunjung

Jumlah pengunjung pada Pertokoan Ramayana didapat dari jumlah orang yang masuk ke dalam bangunan melalui 2 pintu utama yang ada pada bangunan ini. Pintu tersebut yaitu pintu masuk sebelah utara dan sebelah barat. Hal ini diasumsikan karena jumlah pengunjung terbanyak adalah melalui pintu masuk tersebut. Dapat dilihat pada gambar berikut.



keterangan : ○ = daerah pengamatan

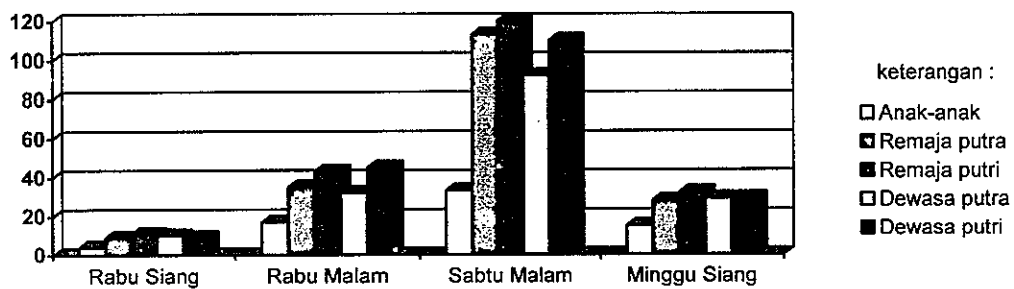
Gambar 67. Daerah pengamatan pengunjung pada Pertokoan Ramayana.

Pengamatan dilakukan selama 15 menit pada hari Rabu 27 Agustus 2003 pada pukul 14.01 – 14.16 WIB dan 19.51 – 20.06 WIB, Sabtu malam 30 Agustus 2003 pukul 19.49 – 20.04 WIB dan Minggu 31 Agustus 2003 pukul 13.50 – 14.05 WIB. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

Tabel 11. Jumlah pengunjung Pertokoan Ramayana

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	4	17	33	15
Remaja putra	9	35	113	28
Remaja putri	11	43	120	32
Dewasa putra	10	32	92	29
Dewasa putri	9	45	110	29
Jumlah	43	172	468	133

Gambar 68. Grafik jumlah Pengunjung Pertokoan Ramayana



Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pengunjung pada malam hari lebih banyak daripada siang hari dengan jumlah pengunjung terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 468 orang dengan jumlah pengunjung terbesar adalah golongan remaja putri.

b. Jenis Jualan

Luas pertokoan ini adalah sebesar 10.800 m² hanya memiliki beberapa macam jenis toko dan pelayanan jasa. Pengamatan dilakukan pada toko dan pelayanan jasa yang tetap dan menempati ruang sewa pada mal dengan kapling yang jelas. Jenis jualan yang bertempat pada emperan toko maupun di pinggir gang / jalur sirkulasi di dalam mal tidak dihitung karena merupakan penjual tidak tetap (dianggap seperti pameran). Dapat dilihat pada tabel di berikut ini.

Tabel 12. Jenis Jualan pada Pertokoan Ramayana

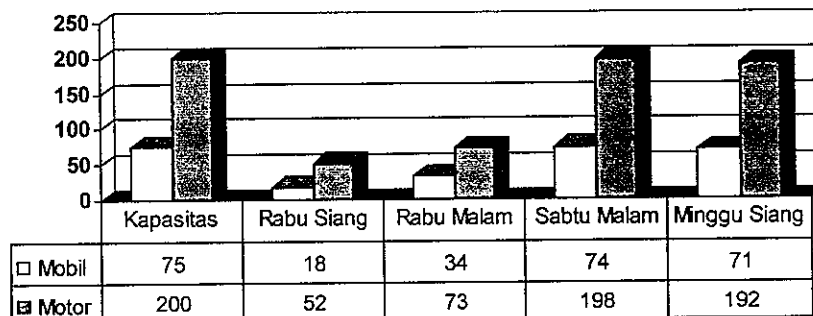
JENIS JUALAN	JUMLAH
Barang keperluan sehari-hari	2
Barang/jasa pilihan	12
Barang/jasa khusus	10
Total	24

Berdasarkan tabel di atas, Pertokoan Ramayana memiliki :

Jumlah total toko = 24 buah

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada Pertokoan Ramayana terletak pada basement dan pada lantai dasar disebelah utara bangunan. Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 3 September 2003 pada pukul 14.57 WIB dan 20.30 WIB, Sabtu malam 6 September 2003 pukul 20.50 dan Minggu 14 September 2003 pukul 14.40. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.



Gambar 69. Grafik pengamatan parkir pada Pertokoan Ramayana

Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya.

IV.4.5. Plaza Gajahmada

a. Jumlah Pengunjung

Jumlah pengunjung pada Plaza Gajahmada didapat dari jumlah orang yang masuk ke dalam lingkungan/ke dalam pagar bangunan melalui 2 pintu yang ada pada bangunan ini. Pintu tersebut yaitu pintu masuk sebelah utara dan sebelah selatan.



Gambar 70. Daerah pengamatan pengunjung pada Plaza Gajahmada.

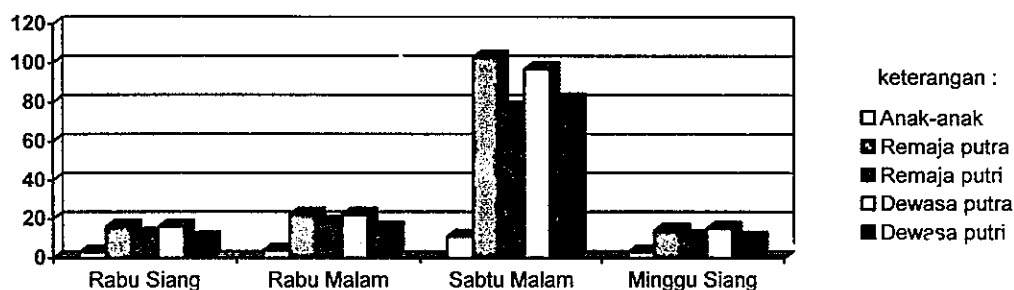
Pengamatan dilakukan selama 15 menit pada hari Rabu 27 Agustus 2003 pada pukul 14.21 – 14.36 WIB dan 20.11 – 20.26 WIB, Sabtu malam 30 Agustus 2003 pukul 20.10 – 20.25 WIB dan Minggu 31 Agustus 2003 pukul 14.10 – 14.25 WIB.

Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

Tabel 13. Jumlah pengunjung Plaza Gajahmada

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	3	4	11	3
Remaja putra	16	22	103	14
Remaja putri	12	18	77	11
Dewasa putra	16	22	97	15
Dewasa putri	10	15	81	10
Jumlah	57	81	369	53

Gambar 71. Grafik jumlah Pengunjung Plaza Gajahmada



Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pengunjung pada malam hari lebih banyak daripada siang hari dengan jumlah pengunjung terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 369 orang dengan jumlah pengunjung terbesar adalah golongan remaja putra.

b. Jenis Jualan

Luas pertokoan ini adalah sebesar 9.358 m² hanya memiliki beberapa macam jenis toko dan pelayanan jasa. Pengamatan dilakukan pada toko dan pelayanan jasa yang tetap dan menempati ruang sewa pada mal dengan kapling yang jelas. Jenis jualan yang bertempat pada emperan toko maupun di pinggir gang / jalur sirkulasi di dalam mal tidak dihitung karena merupakan penjual tidak tetap (dianggap seperti pameran). Dapat dilihat pada tabel di berikut ini.

Tabel 12. Jenis Jualan pada Pertokoan Ramayana

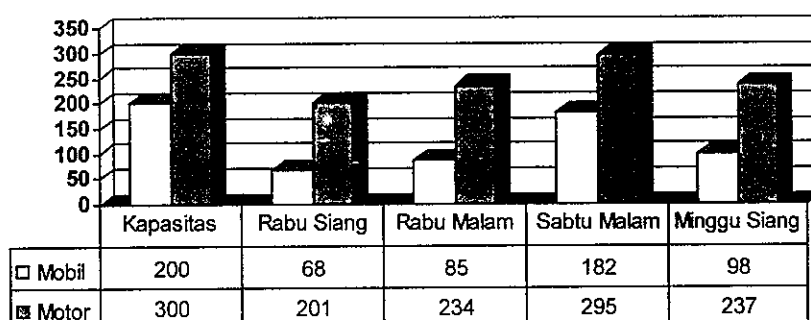
JENIS JUALAN	JUMLAH
Barang keperluan sehari-hari	0
Barang/jasa pilihan	13
Barang/jasa khusus	27
Total	40

Berdasarkan tabel di atas, Plaza Gajahmada memiliki :

Jumlah total toko = 40 buah

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada Plaza Gajahmada terletak di sekeliling bangunan untuk kendaraan roda empat dan di sebelah timur bangunan untuk kendaraan roda dua. Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 10 September 2003 pada pukul 13.35 WIB dan pukul 20.05 WIB, Sabtu malam 13 September 2003 pukul 20.10 WIB dan Minggu 14 September 2003 WIB pukul 14.55. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.



Gambar 72. Grafik pengamatan parkir pada Plaza Gajahmada

Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya.

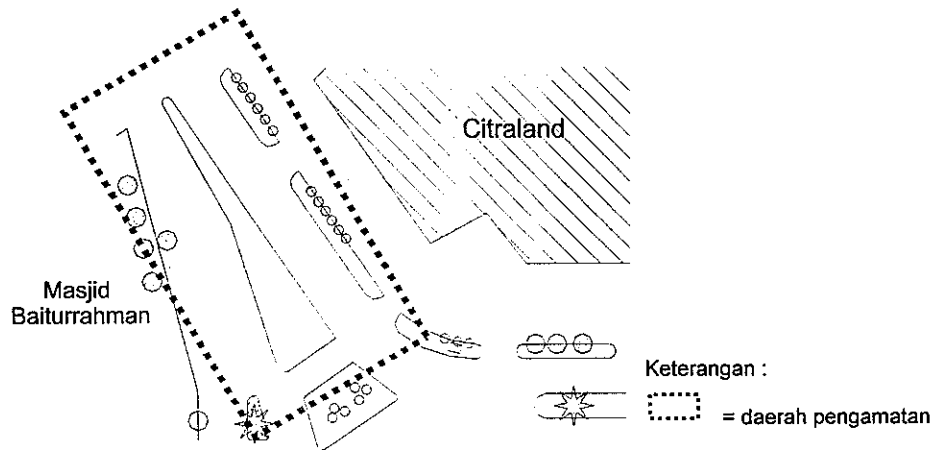
IV.5. Data tentang Path

Pengamatan ini bertujuan untuk pengambilan data tentang kepadatan path.

IV.5.1. Jalan Gajahmada

Jalan ini merupakan jalan arteri sekunder dua arah yang menghubungkan kawasan Simpang Lima dengan kawasan Jl. Pemuda. Pengamatan dilakukan hari Rabu 2 Juli 2003 pukul 14.00 – 14.15 WIB dan pukul 19.45 – 20.00 WIB, Sabtu 5 Juli 2003 pukul 19.45 – 20.00 WIB

Sabtu 5 Juli 2003 pukul 19.45 – 20.00 WIB serta Minggu 6 Juli 2003 pukul 14.00 – 14.15 WIB. Batas daerah pengamatan adalah selebar site Mal Ciputra, yaitu antara Jl. Seroja dan Jl. Simpang Lima. Dapat dilihat pada gambar berikut.



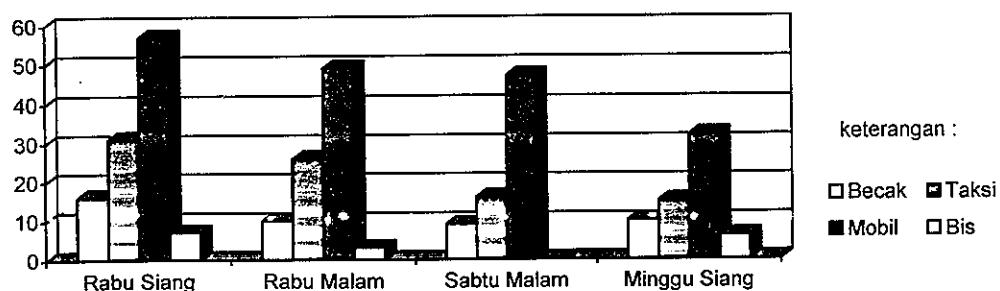
Gambar 73. Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. Gajahmada

a. Jumlah Kendaraan Umum

Tabel 15. Jumlah kendaraan umum pada Jl. Gajahmada

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Becak	16	10	9	10
Taksi	31	26	16	15
Mobil	57	49	47	32
Bis	7	3	0	6
Jumlah	111	88	72	63

Gambar 74. Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. Gajahmada



Dari tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan umum pada hari Rabu

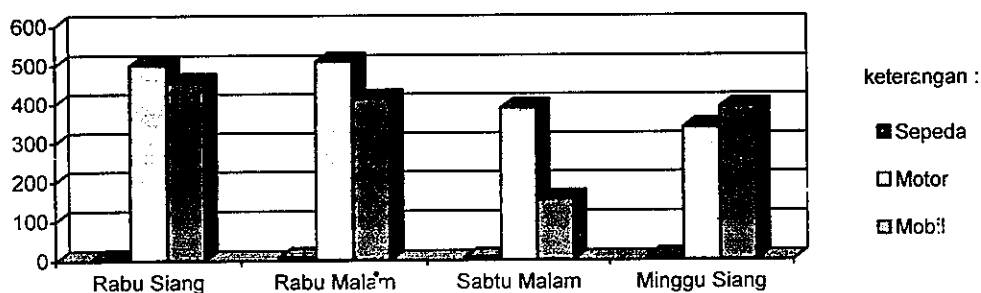
siang (hari biasa) merupakan jumlah kendaraan terbesar dengan jumlah golongan kendaraan yang terbesar adalah mobil (angkot).

b. Jumlah Kendaraan Pribadi

Tabel 16. Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Gajahmada

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Sepeda	3	8	7	7
Motor	500	509	388	338
Mobil	455	412	155	391
Jumlah	958	929	550	736

Gambar 75. Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Gajahmada

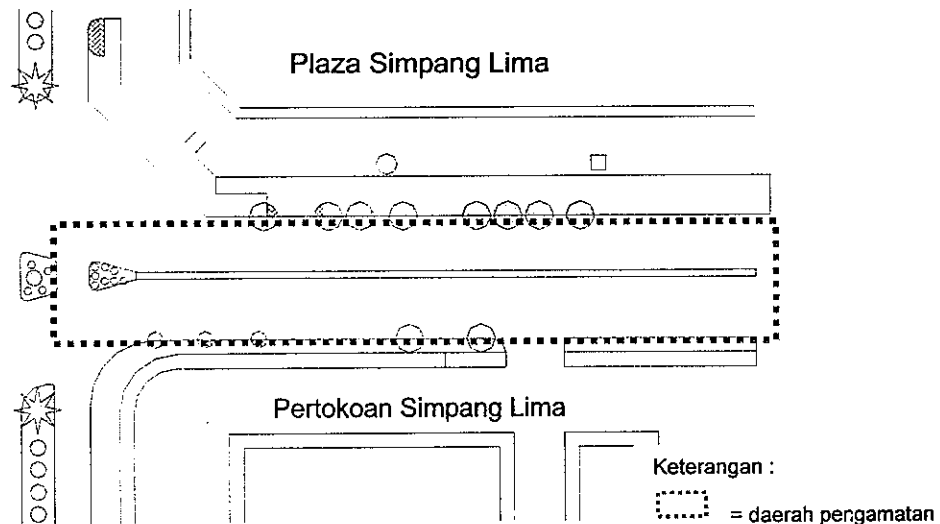


Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan pribadi pada hari Rabu siang (hari biasa) merupakan jumlah kendaraan terbanyak dengan jumlah golongan kendaraan terbesar adalah sepeda motor.

IV.5.2. Jalan Ahmad Yani

Jalan ini merupakan jalan arteri sekunder dua arah yang menghubungkan kawasan Simpang Lima dengan kawasan Jl. MT. Haryono (kawasan Bangkong). Pengamatan dilakukan pada tanggal 2 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB dan 19.30 – 19.45 WIB, Sabtu 5 Juli 2003 pukul 19.30 – 19.45 dan Minggu 6 Juli 2003 pukul 14.00 – 14.15 WIB. Batas daerah pengamatan adalah selebar site

Plaza Simpang Lima, yaitu antara Jl. Ahmad Yani dan Jl. Simpang Lima. Dapat dilihat pada gambar berikut.



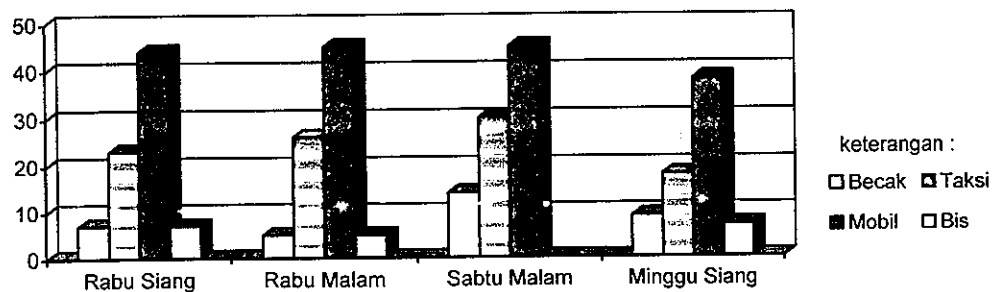
Gambar 76. Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. Ahmad Yani

a. Jumlah Kendaraan Umum

Tabel 17. Jumlah kendaraan umum pada Jl. Ahmad Yani

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Becak	7	5	14	9
Taksi	23	26	30	18
Mobil	44	45	45	38
Bis	7	5	0	7
Jumlah	81	81	89	72

Gambar 77. Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. Ahmad Yani



Dari tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan umum pada hari Sabtu

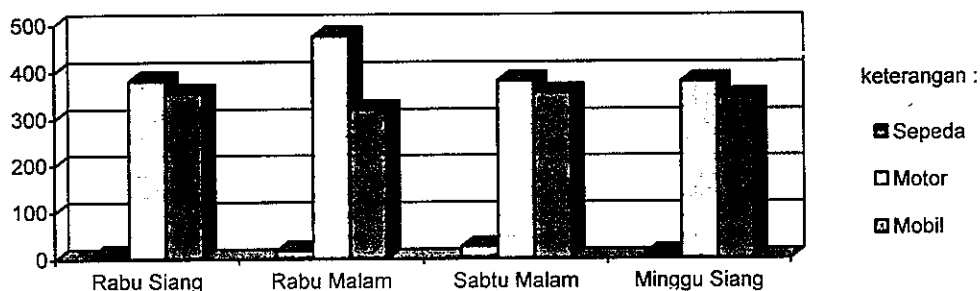
malam merupakan jumlah kendaraan terbesar dengan jumlah golongan kendaraan yang terbesar adalah mobil (angkot).

b. Jumlah Kendaraan Pribadi

Tabel 18. Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Ahmad Yani

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Sepeda	8	17	26	10
Motor	381	476	381	379
Mobil	355	319	355	345
Jumlah	744	812	762	734

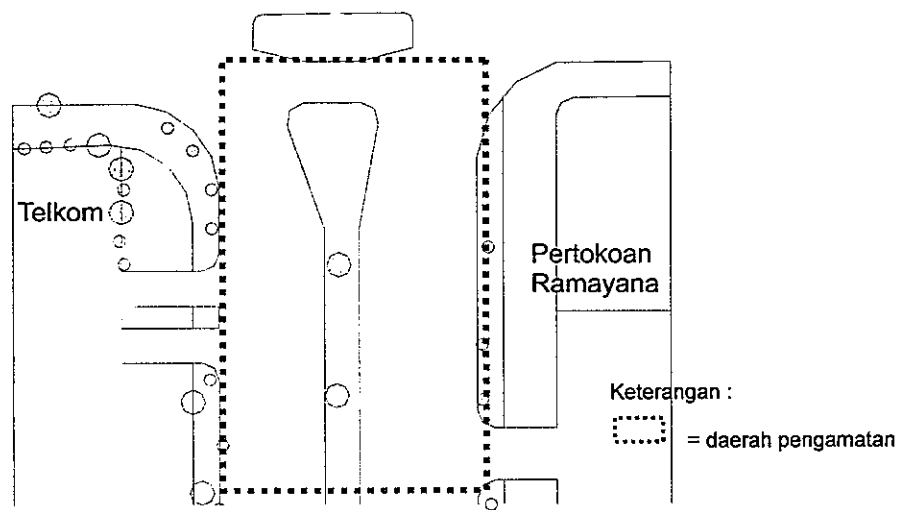
Gambar 78. Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Ahmad Yani



Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan pribadi pada hari Rabu malam (hari biasa) merupakan jumlah kendaraan terbanyak dengan jumlah golongan kendaraan terbesar adalah sepeda motor.

IV.5.3. Jalan Pahlawan

Jalan ini merupakan jalan arteri sekunder dua arah yang menghubungkan kawasan Simpang Lima dengan kawasan Air Mancur. Pengamatan dilakukan pada tanggal 2 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB dan 19.00 – 19.15 WIB, Sabtu 5 Juli 2003 pukul 19.00 – 19.15 dan Minggu 6 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB. Batas daerah pengamatan adalah selebar site Pertokoan Ramayana, yaitu antara Jl. Pahlawan dan Jl. Simpang Lima. Dapat dilihat pada gambar berikut.



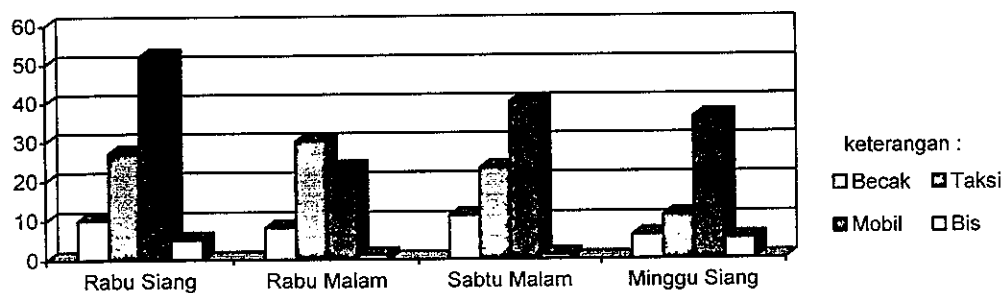
Gambar 79. Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. Pahlawan

a. Jumlah Kendaraan Umum

Tabel 19. Jumlah kendaraan umum pada Jl. Pahlawan

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Becak	10	8	11	6
Taksi	27	30	23	11
Mobil	52	23	40	36
Bis	5	1	1	5
Jumlah	94	62	75	58

Gambar 80. Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. Pahlawan



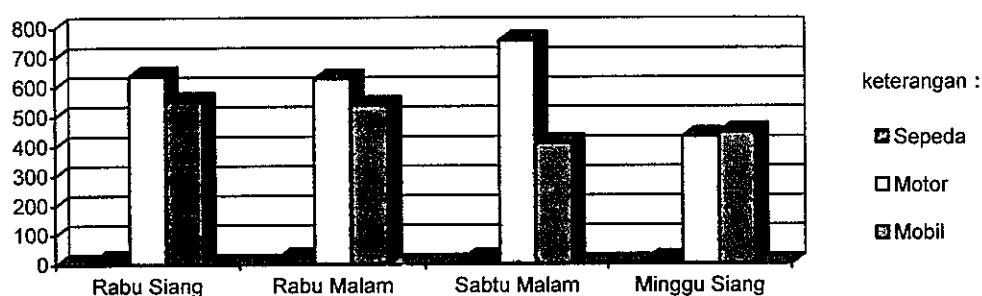
Dari tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan umum dengan jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu Rabu sinag (hari biasa) yaitu sebanyak 94 kendaraan dengan jumlah kendaraan terbesar adalah mobil.

b. Jumlah Kendaraan Pribadi

Tabel 20. Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Pahlawan

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Sepeda	12	21	18	13
Motor	637	627	757	432
Mobil	550	537	410	447
Jumlah	1199	1185	1185	892

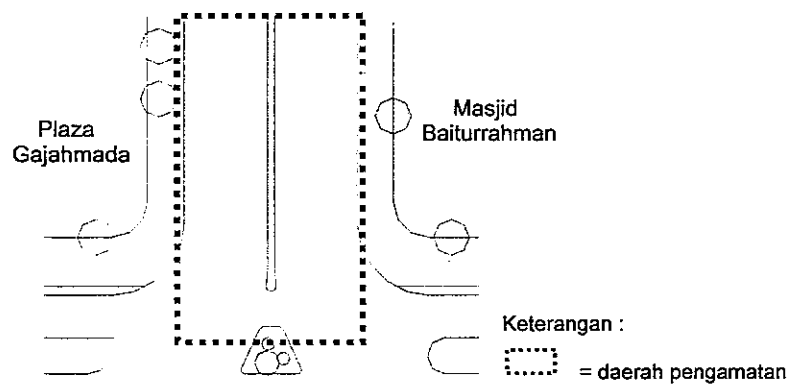
Gambar 81. Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Pahlawan



Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan pribadi dengan jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu Rabu siang yaitu sebanyak 1199 kendaraan dengan jumlah kendaraan terbesar adalah motor.

IV.5.4. Jalan Pandanaran

Jalan ini juga merupakan jalan arteri sekunder dua arah yang menghubungkan kawasan Simpang Lima dengan kawasan Tugu Muda. Pengamatan dilakukan pada tanggal Rabu 2 Juli 2003 pukul 13.50 – 14.05 WIB dan 19.35 – 19.50 WIB, Sabtu 5 Juli 2003 pukul 19.20 – 19.35 dan Minggu 6 Juli 2003 pukul 13.50 – 14.05 WIB. Batas daerah pengamatan adalah selebar site Plaza Gajahmada, yaitu antara Jl. Pandanaran dan Jl. Simpang Lima. Dapat dilihat pada gambar berikut.



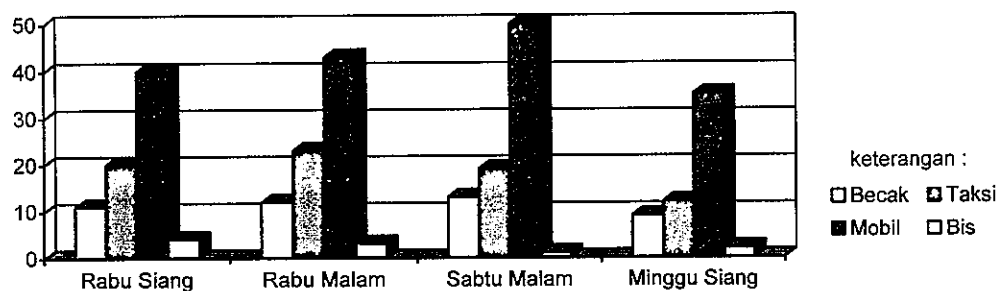
Gambar 82. Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. Pandanaran

a. Jumlah Kendaraan Umum

Tabel 21. Jumlah kendaraan umum pada Jl. Pandanaran

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Becak	11	12	13	9
Taksi	20	23	19	12
Mobil	40	43	50	35
Bis	4	3	1	2
Jumlah	75	81	83	58

Gambar 83. Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. Pandanaran



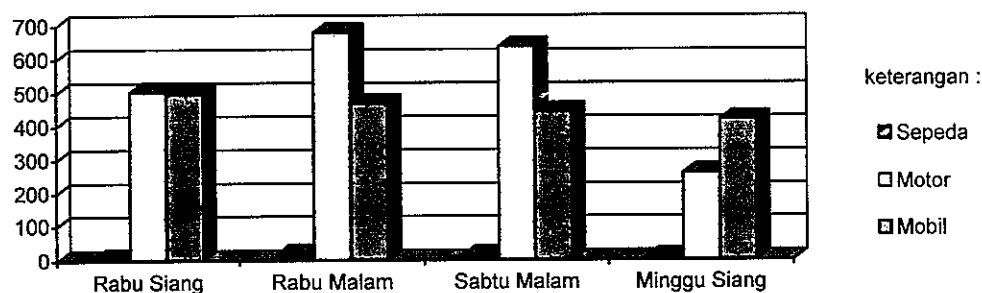
Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan umum pada malam hari lebih banyak daripada siang hari dengan jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 83 kendaraan dengan jumlah kendaraan terbesar adalah mobil (angkot).

b. Jumlah Kendaraan Pribadi

Tabel 22. Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Pandanaran

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Sepeda	5	18	13	8
Motor	502	680	637	260
Mobil	495	466	442	419
Jumlah	1002	1164	1092	687

Gambar 84. Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. Pandanaran



Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan pribadi pada malam hari lebih banyak daripada siang hari dengan jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu Rabu malam yaitu sebanyak 1164 kendaraan dengan jumlah kendaraan terbesar adalah motor.

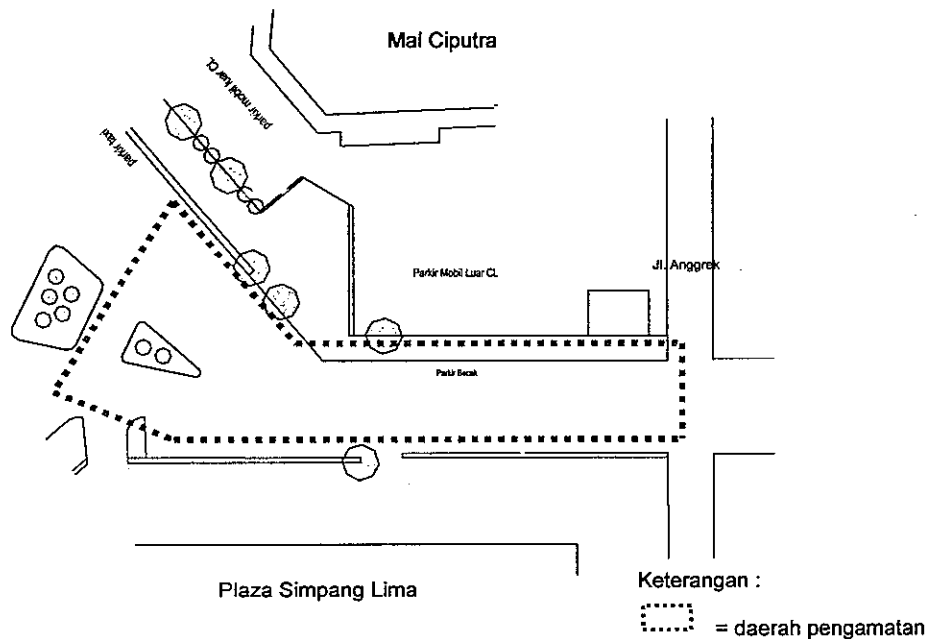
IV.6. Data tentang Edge

Pengamatan ini bertujuan untuk pengambilan data tentang kepadatan edge yang berupa kepadatan sirkulasi kendaraan.

IV.6.1. Antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima (Jl. KH. Ahmad Dahlan)

Jalan ini merupakan jalan kolektor sekunder dua arah yang memisahkan kedua bangunan komersial. Pengamatan dilakukan pada tanggal Rabu 2 Juli 2003 pukul 13.00 – 13.15 WIB dan 19.00 – 19.15 WIB, Sabtu 5 Juli 2003 pukul 19.00 – 19.15 dan Minggu 6 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB. Batas daerah

pengamatan adalah antara Jl. Simpang Lima dan Jl. Anggrek. Dapat dilihat pada gambar berikut.



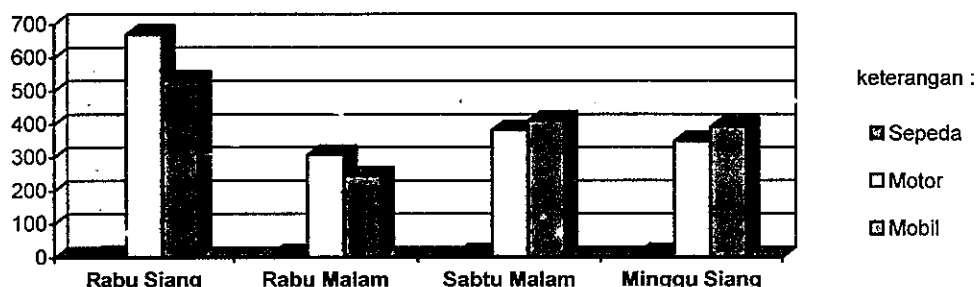
Gambar 85. Daerah pengamatan jumlah kendaraan pada Jl. KH. Ahmad Dahlan

a. Jumlah Kendaraan Pribadi

Tabel 23. Jumlah kendaraan pribadi pada Jl. KH. Ahmad Dahlan

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Sepeda	6	8	10	11
Motor	669	306	381	348
Mobil	531	243	410	391
Jumlah	1206	557	801	750

Gambar 86. Grafik jumlah kendaraan pribadi pada Jl. KH. Ahmad Dahlan



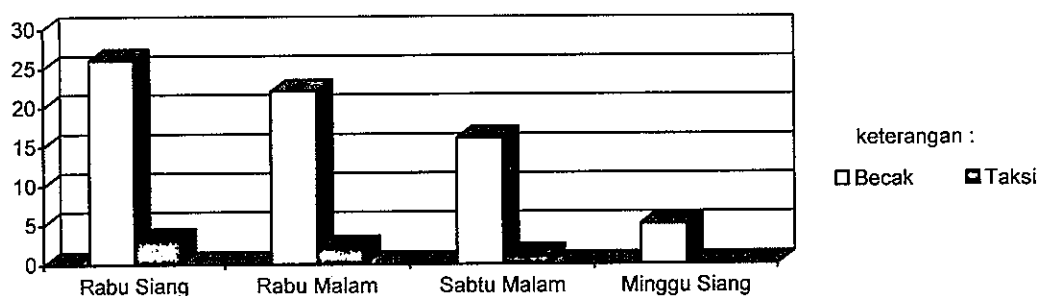
Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan pribadi dengan jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu Rabu siang yaitu sebanyak 1206 kendaraan dengan jumlah kendaraan terbesar adalah motor.

b. Jumlah Kendaraan Umum

Tabel 24. Jumlah kendaraan umum pada Jl. KH. Ahmad Dahlan

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Becak	26	22	16	5
Taksi	3	2	1	0
Jumlah	29	24	17	5

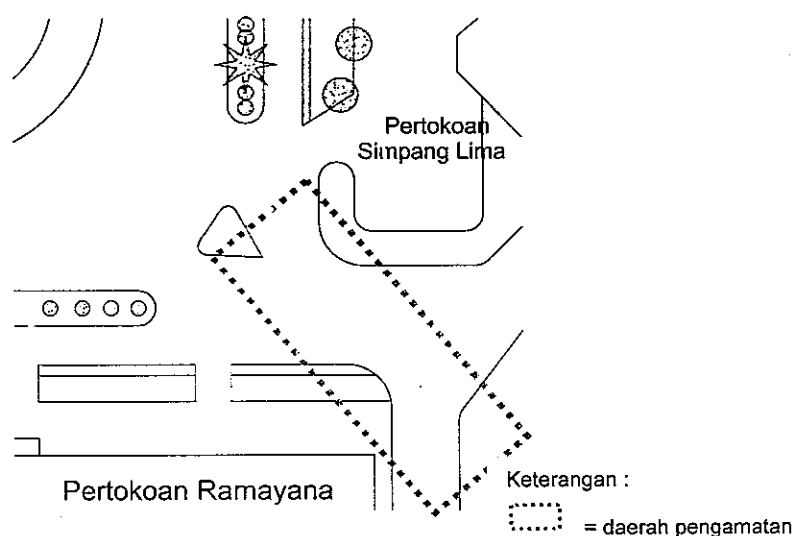
Gambar 87. Grafik jumlah kendaraan umum pada Jl. KH. Ahmad Dahlan



berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan umum pada hari libur (Sabtu dan Minggu) lebih sedikit daripada hari biasa. Jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu biasa (Rabu siang) yaitu sebanyak 29 kendaraan dengan jumlah kendaraan terbesar adalah becak.

IV.6.2. Antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

Jalan ini adalah jalur lambat dua arah yang merupakan bagian dari Jl. Simpang Lima dan menghubungkan ke kawasan perumahan Erlangga. Pengamatan dilakukan pada tanggal Rabu 2 Juli 2003 pukul 13.15 – 13.30 WIB dan 20.15 – 20.30 WIB, Sabtu 5 Juli 2003 pukul 20.00 – 20.15 dan Minggu 6 Juli 2003 pukul 13.55 – 14.10 WIB. Batas daerah pengamatan adalah site antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana yang dipisahkan dengan jalan yang menuju ke kawasan perumahan Erlangga. Dapat dilihat pada gambar berikut.



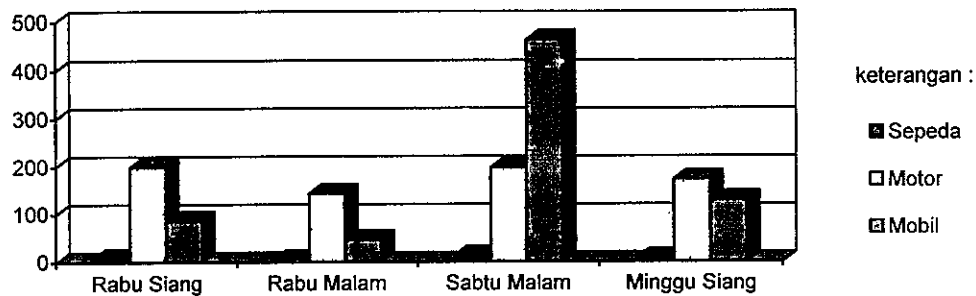
Gambar 88. Daerah pengamatan jumlah kendaraan antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

a. Jenis Kendaraan Pribadi

Tabel 25. Jumlah kendaraan pribadi antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Sepeda	8	5	13	7
Motor	198	143	196	172
Mobil	86	46	463	129
Jumlah	292	194	672	308

Gambar 89. Grafik jumlah kendaraan pribadi antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana



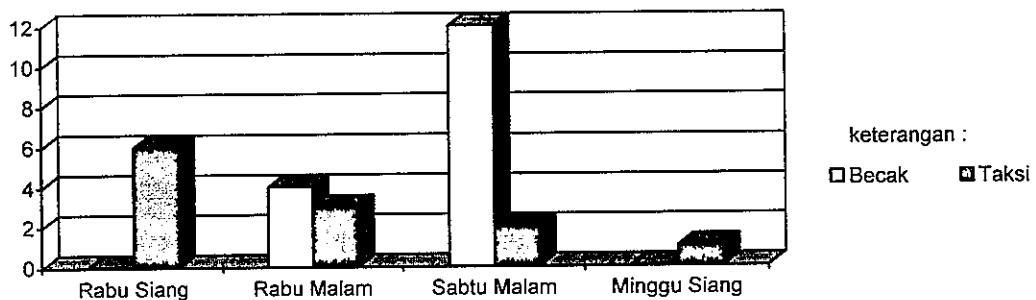
Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan pribadi dengan jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 672 kendaraan dengan jumlah kendaraan terbesar adalah mobil.

b. Jenis Kendaraan Umum

Tabel 26. Jumlah kendaraan umum antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

Jenis	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Becak	0	4	12	0
Taksi	6	3	2	1
Jumlah	6	7	14	1

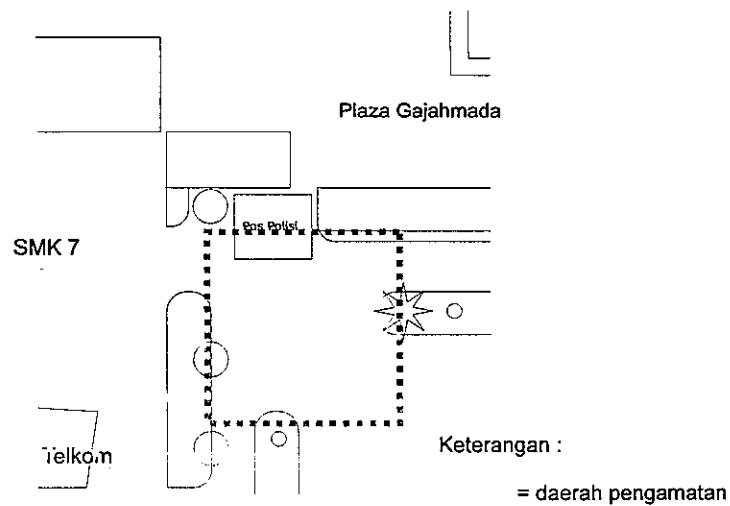
Gambar 90. Grafik jumlah kendaraan umum antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana



Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan umum dengan jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 14 kendaraan dengan jumlah kendaraan terbesar adalah becak.

IV.6.3. Antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada

Jalan ini adalah jalur lambat dua arah yang merupakan bagian dari Jl. Simpang Lima dan relatif jarang dilalui kendaraan. Pengamatan dilakukan pada tanggal Rabu 2 Juli 2003 pukul 13.45 – 14.00 WIB dan 19.30 – 19.45 WIB, Sabtu 5 Juli 2003 pukul 19.15 – 19.30 dan Minggu 6 Juli 2003 pukul 13.50 – 14.05 WIB. Batas daerah pengamatan adalah site antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada. Dapat dilihat pada gambar berikut.



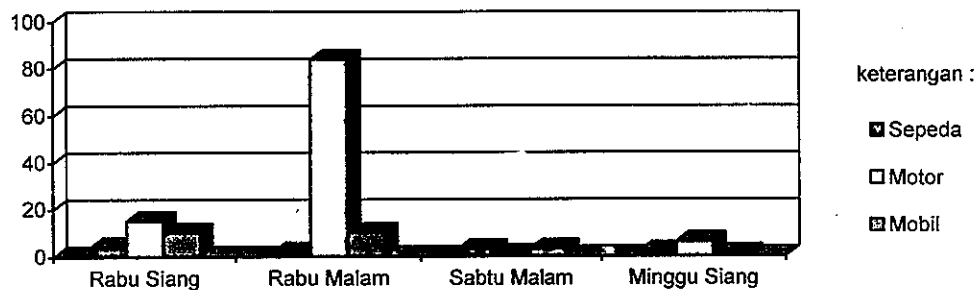
Gambar 91. Daerah pengamatan jumlah kendaraan antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada.

a. Jenis Kendaraan Pribadi

Tabel 27. Jumlah kendaraan pribadi antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Sepeda	4	2	3	2
Motor	15	84	1	6
Mobil	10	10	3	1
Jumlah	29	96	7	9

Gambar 92. Grafik jumlah kendaraan pribadi antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada



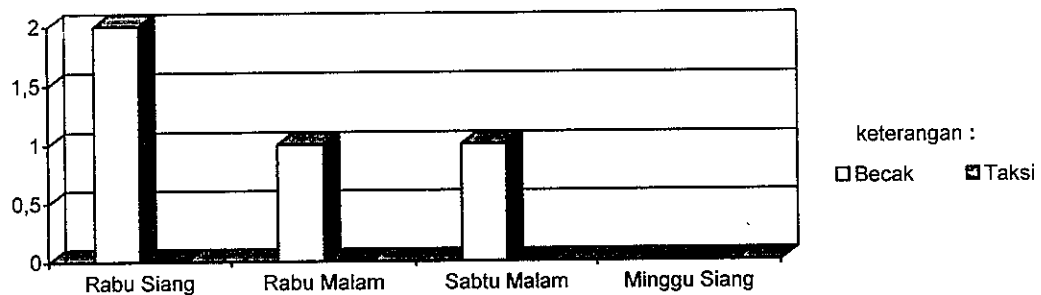
Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan pribadi dengan jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu hari biasa (Rabu malam) yaitu sebanyak 96 kendaraan dengan jumlah kendaraan terbesar adalah motor.

b. Jenis Kendaraan Umum

Tabel 28. Jumlah kendaraan umum antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Becak	2	1	1	0
Taksi	0	0	0	0
Jumlah	2	1	1	0

Gambar 93. Grafik jumlah kendaraan umum antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada



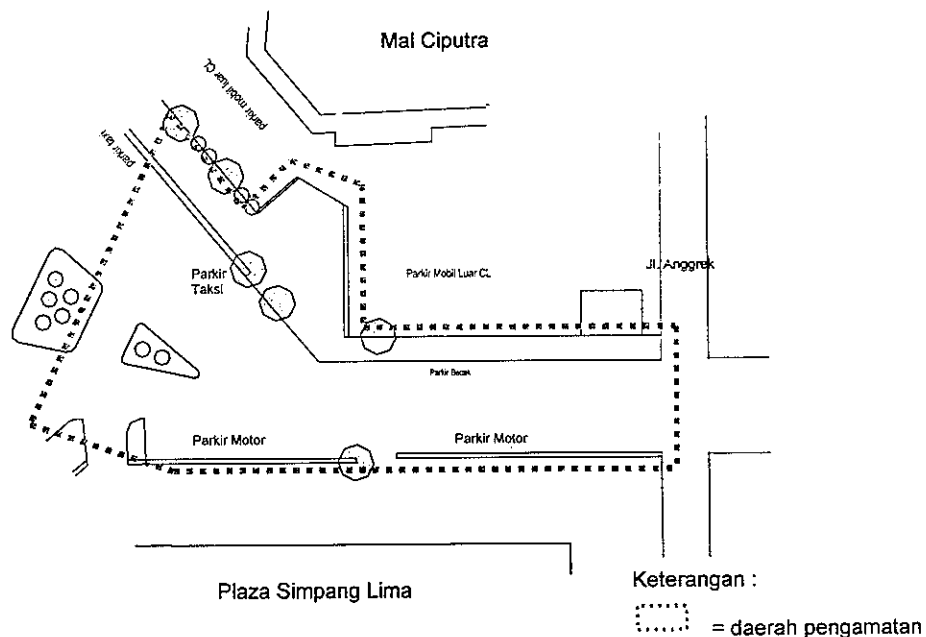
Berdasarkan tabel dan grafik di atas terlihat bahwa kendaraan umum yang melintas hanya becak dengan jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada waktu hari biasa (Rabu siang) yaitu sebanyak 2 kendaraan.

IV.7. Data tentang Ruang Terbuka Publik antar Bangunan Komersial

Pengamatan ini bertujuan untuk pengambilan data tentang kepadatan ruang terbuka publik antar bangunan komersial yang berupa kepadatan pejalan kaki, kepadatan tempat pemberhentian ilegal kendaraan umum, kepadatan ruang parkir dan kepadatan pedagang kaki lima.

IV.7.1. Antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima

Pengamatan dilakukan pada tanggal Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.00 – 13.15 WIB dan 19.00 – 19.15 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 19.00 – 19.15 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB. Batas daerah pengamatan adalah ruang terbuka antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima. Dapat dilihat pada gambar berikut.



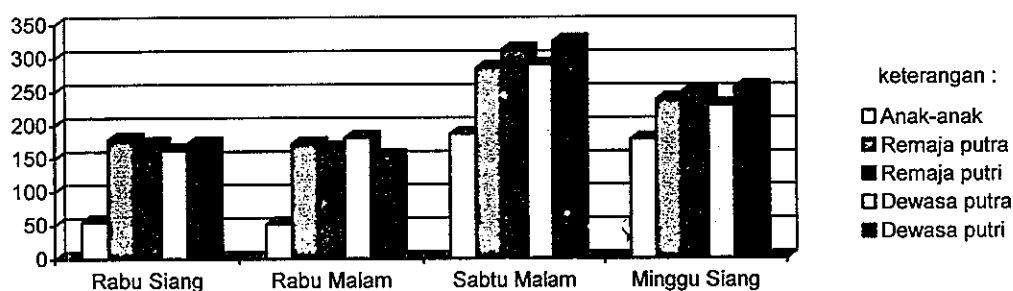
Gambar 94. Daerah pengamatan ruang terbuka antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima

a. Jumlah Pejalan Kaki

Tabel 29. Jumlah pejalan kaki antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima

Golongan	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	55	51	186	178
Remaja putra	178	172	284	237
Remaja putri	172	165	312	249
Dewasa putra	162	181	289	228
Dewasa putri	172	153	325	255
Jumlah	739	722	1393	1147

Gambar 95. Grafik jumlah Pejalan kaki antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima



Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pejalan kaki pada hari libur (Sabtu malam dan Minggu siang) lebih banyak daripada hari biasa dengan jumlah terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 1393 orang dengan jumlah pejalan kaki terbesar adalah golongan dewasa putri.

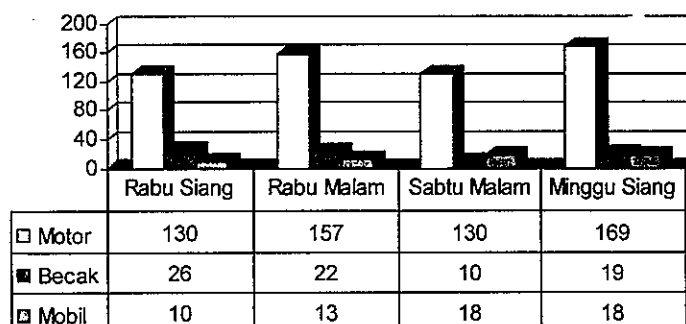
b. Jumlah Tempat Pemberhentian Ilegal Kendaraan Umum

Kendaraan bermotor umum (bis maupun mobil) tidak diizinkan melintas pada daerah antar bangunan komersial ini sehingga tidak terdapat tempat pemberhentian kendaraan umum.

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada ruang publik antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima terletak di sebelah timur Mal Ciputra dan sebelah barat Plaza Simpang Lima.

Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.15 WIB dan 19.15 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 19.15 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 13.45 WIB. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut.



Gambar 96. Grafik pengamatan parkir antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima

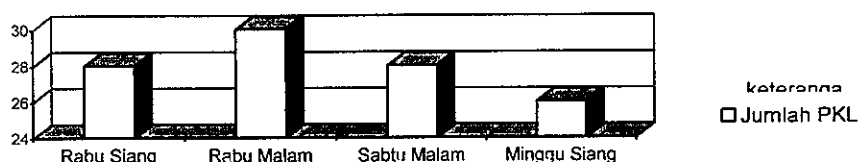
Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Minggu siang merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya.

d. Kepadatan Pedagang Kaki Lima

Tabel 30. Jumlah pedagang kaki lima antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima

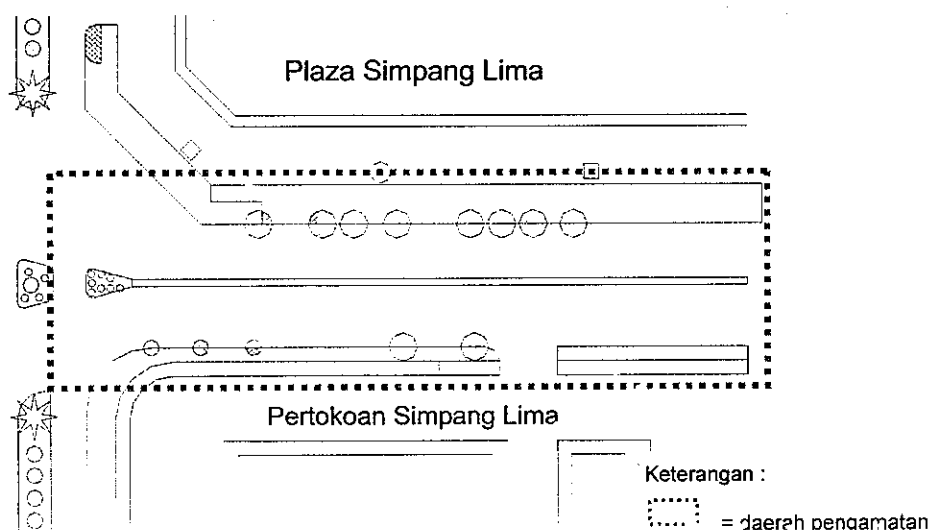
Jumlah	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Total	28	30	28	26

Gambar 97. Grafik Jumlah pedagang kaki lima antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima



IV.7.2. Antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima

Pengamatan dilakukan pada tanggal 9 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB dan 19.30 – 19.45 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 19.30 – 19.45 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 14.00 – 14.15 WIB. Batas daerah pengamatan adalah ruang terbuka antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima. Dapat dilihat pada gambar berikut.



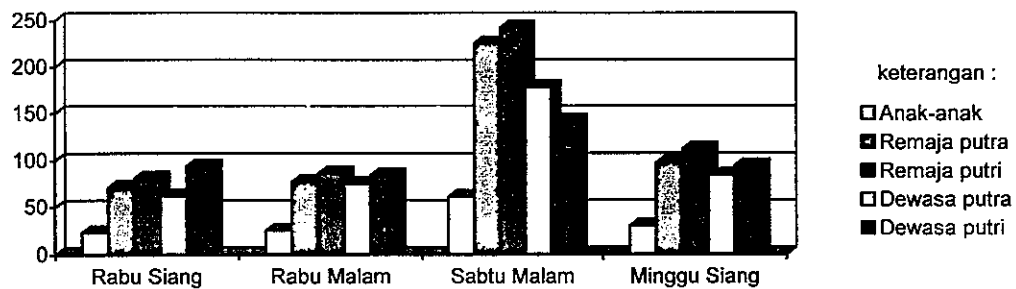
Gambar 98. Daerah pengamatan ruang terbuka antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima.

a. Jumlah Pejalan Kaki

Tabel 31. Jumlah pejalan kaki antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	23	25	61	30
Remaja putra	71	77	225	97
Remaja putri	81	86	242	112
Dewasa putra	62	75	178	84
Dewasa putri	94	84	142	94
Jumlah	331	347	348	417

Gambar 99. Grafik jumlah Pejalan kaki antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima



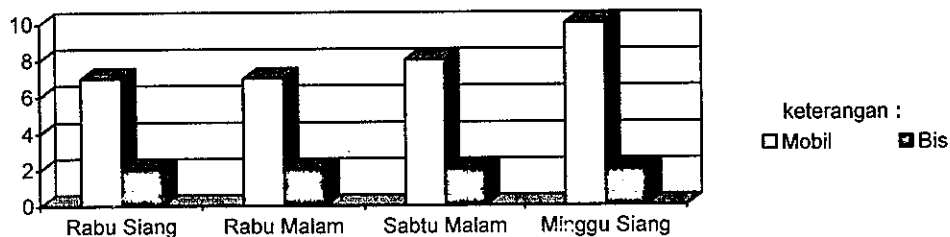
Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pejalan kaki pada hari libur (Sabtu malam dan Minggu siang) lebih banyak daripada hari biasa dengan jumlah terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 848 orang dengan jumlah pejalan kaki terbesar adalah golongan remaja putri.

b. Jumlah Tempat Pemberhentian Ilegal Kendaraan Umum

Pemberhentian kendaraan bermotor umum (bis maupun mobil) terjadi Jl. Ahmad Yani di antara kedua bangunan komersial. Dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 32. Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Mobil	7	7	8	10
Bis	2	2	2	2
Jumlah	9	9	10	12

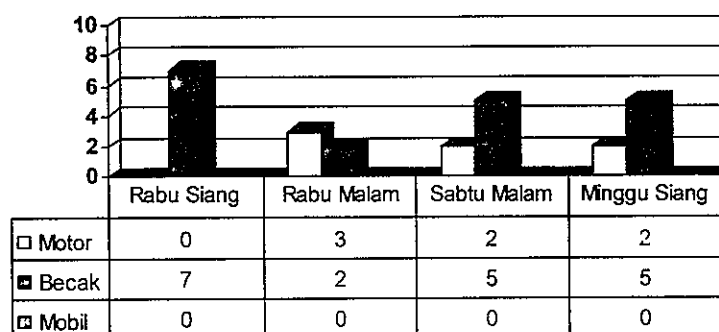


Gambar 100. Grafik jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima

Berdasarkan tabel di atas, tempat pemberhentian kendaraan pada hari Sabtu dan Minggu lebih banyak daripada hari biasa.

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada ruang publik antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima terletak di sebelah selatan Plaza Simpang Lima dan sebelah utara Pertokoan Simpang Lima. Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.45 WIB dan 19.45 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 19.45 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 14.15 WIB. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut.



Gambar 101. Grafik pengamatan parkir antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima.

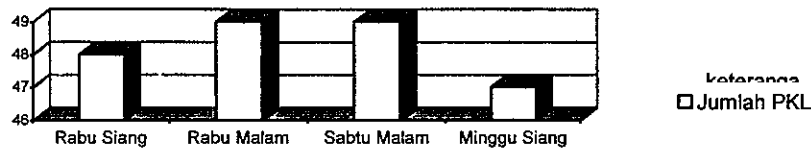
Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Rabu siang merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya.

d. Kepadatan Pedagang Kaki Lima

Tabel 33. Jumlah pedagang kaki lima antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima

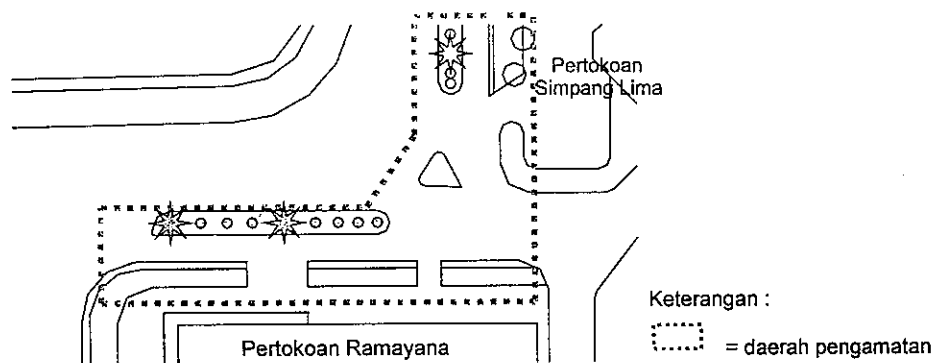
Jumlah	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Total	48	49	49	47

Gambar 102. Grafik Jumlah pedagang kaki lima antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima



IV.7.3. Antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

Pengamatan dilakukan pada hari Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.15 – 13.30 WIB dan 20.15 – 20.30 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 20.00 – 20.15 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 13.55 – 14.10 WIB. Batas daerah pengamatan adalah ruang terbuka antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana. Dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 103. Daerah pengamatan ruang terbuka antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana.

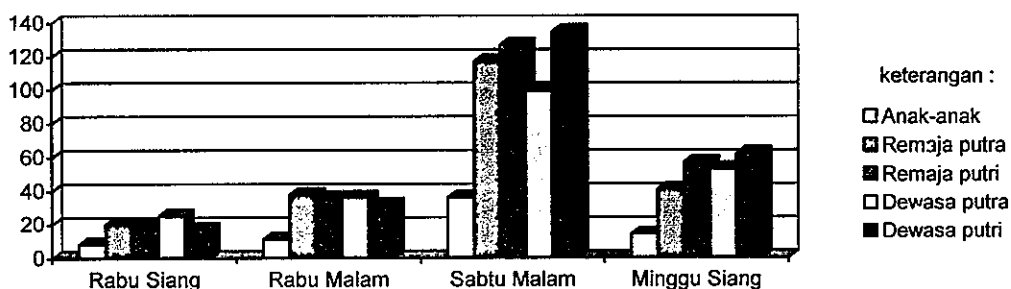
a. Jumlah Pejalan Kaki

Tabel 34. Jumlah pejalan kaki antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	8	11	36	14
Remaja putra	20	38	117	41

Remaja putri	19	36	127	57
Dewasa putra	25	36	99	53
Dewasa putri	17	32	135	62
Jumlah	89	153	514	227

Gambar 104. Grafik jumlah Pejalan kaki antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana



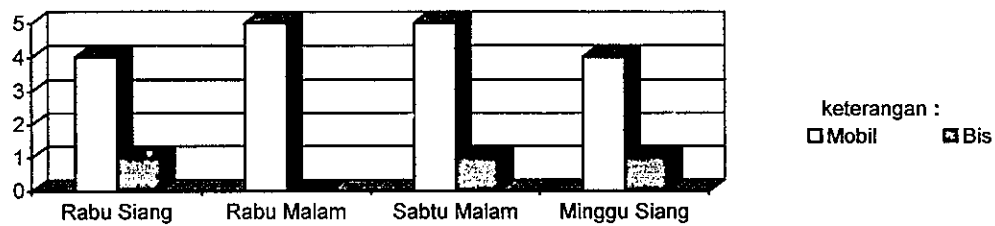
Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pejalan kaki pada hari libur (Sabtu malam dan Minggu siang) lebih banyak daripada hari biasa dengan jumlah terbanyak terjadi pada waktu Sabtu malam yaitu sebanyak 514 orang dengan jumlah pejalan kaki terbesar adalah golongan dewasa putri.

b. Jumlah Tempat Pemberhentian Ilegal Kendaraan Umum

Pemberhentian kendaraan bermotor umum (bis maupun mobil) terjadi Jl. Ahmad Yani di antara kedua bangunan komersial. Dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 35. Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Mobil	4	5	5	4
Bis	1	0	1	1
Jumlah	5	5	6	5

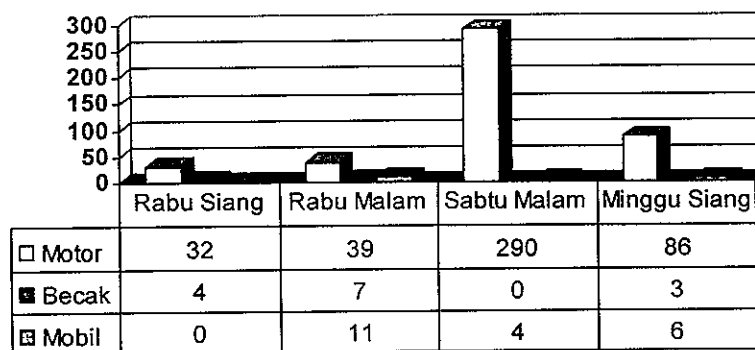


Gambar 105. Grafik Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana.

Berdasarkan tabel di atas, tempat pemberhentian kendaraan terbanyak terjadi pada hari Sabtu.

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada ruang publik antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima terletak di sebelah selatan Plaza Simpang Lima dan sebelah utara Pertokoan Simpang Lima. Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.30 WIB dan 20.30 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 20.15 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 14.10. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut.



Gambar 106. Grafik pengamatan parkir antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana.

Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya dengan jumlah motor sebanyak 290.

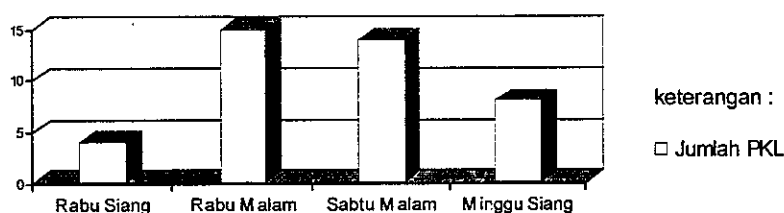
Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya dengan jumlah 290 motor.

d. Kepadatan Pedagang Kaki Lima

Tabel 36. Jumlah pedagang kaki lima antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

Jumlah	Rabu Siang (PKL)	Rabu Malam (PKL)	Sabtu Malam (PKL)	Minggu Siang (PKL)
Total	4	15	14	8

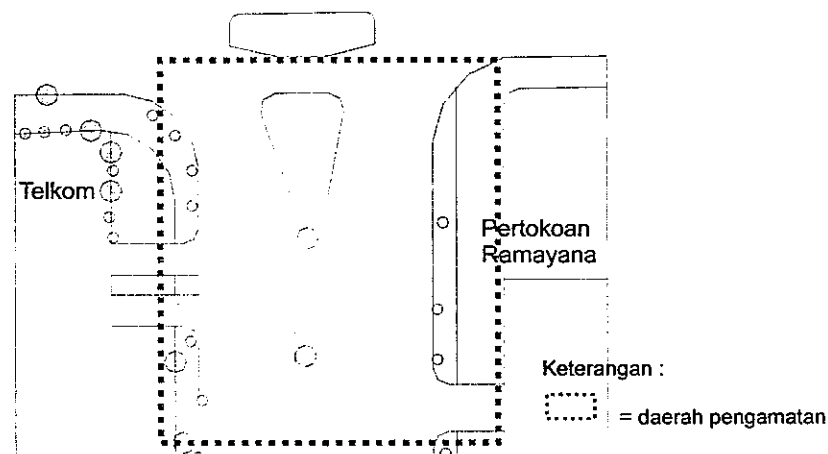
Gambar 107. Grafik Jumlah pedagang kaki lima antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana.



IV.7.4. Antara Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada

Daerah pengamatan antara Petokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada dibagi menjadi dua, yaitu yang pertama adalah ruang terbuka antara Pertokoan Ramayana dan kantor Telkom, dengan waktu pengamatan adalah hari Rabu tanggal 2 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB dan 19.00 – 19.15 WIB, Sabtu 5 Juli 2003 pukul 19.00 – 19.15 dan Minggu 6 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB. Daerah pengamatan yang kedua adalah ruang terbuka antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada, dengan waktu pengamatan Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.45 – 14.00 WIB dan 19.30 – 19.45 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 19.15 – 19.30 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 13.50 – 14.05 WIB. Dapat dilihat pada gambar berikut.

1. Antara Pertokoan Ramayana dan Kantor Telkom



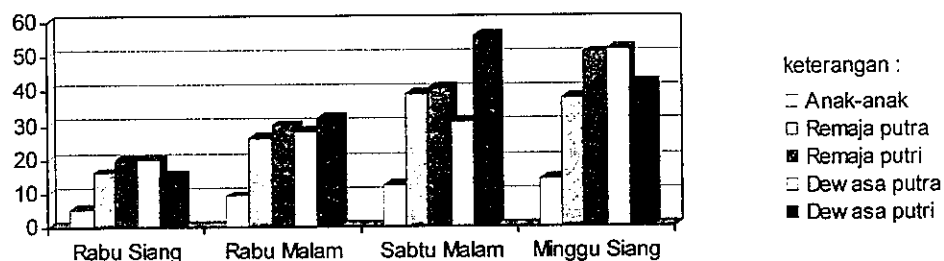
Gambar 108. Daerah pengamatan ruang terbuka antara Pertokoan Ramayana dan Telkom.

a. Jumlah Pejalan Kaki

Tabel 37. Jumlah pejalan kaki antara Pertokoan Ramayana dan Telkom

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	5	9	12	14
Remaja putra	16	26	39	38
Remaja putri	20	30	41	51
Dewasa putra	20	28	31	52
Dewasa putri	15	32	56	42
Jumlah	76	125	179	197

Gambar 109. Grafik jumlah Pejalan kaki antara dan Pertokoan Ramayana dan Telkom



Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pejalan kaki pada hari libur (Sabtu malam dan Minggu siang) lebih banyak daripada hari biasa dengan jumlah terbanyak terjadi pada waktu Minggu siang yaitu sebanyak 197 orang dengan jumlah pejalan kaki terbesar adalah golongan dewasa putra.

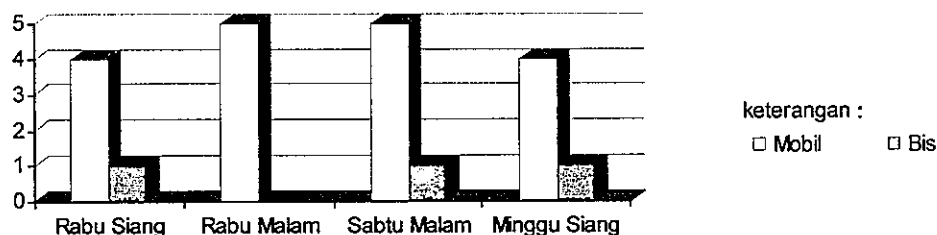
b. Jumlah Tempat Pemberhentian Ilegal Kendaraan Umum

Pemberhentian kendaraan bermotor umum (bis maupun mobil) terjadi Jl.

Pahlawan di antara kedua bangunan komersial. Dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 38. Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Pertokoan Pertokoan Ramayana dan Telkom

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Mobil	4	5	5	4
Bis	1	0	1	1
Jumlah	5	5	6	5

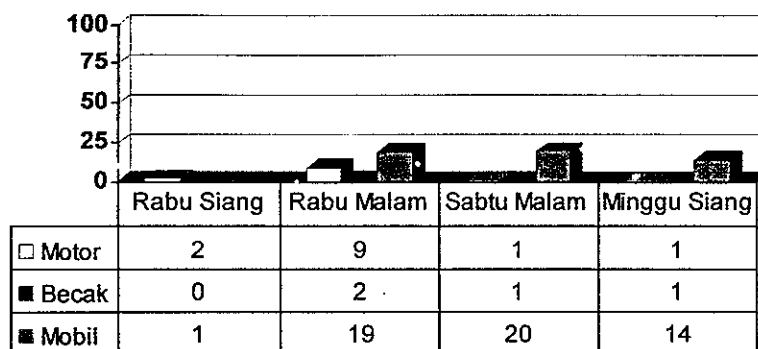


Gambar 110. Grafik Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Pertokoan Ramayana dan Telkom.

Berdasarkan tabel di atas, tempat pemberhentian kendaraan terbanyak terjadi pada hari Sabtu.

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada ruang publik antara Pertokoan Ramayana dan Telkom terletak di sebelah barat. Pengamatan parkir ini dilakukan pada hari Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.30 WIB dan 20.30 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 20.15 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 14.10. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut.



Gambar 111. Grafik pengamatan parkir antara Pertokoan Ramayana dan Telkom.

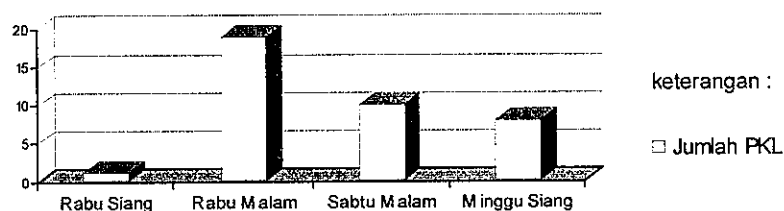
Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Rabu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya dengan jumlah 30 kendaraan.

d. Kepadatan Pedagang Kaki Lima

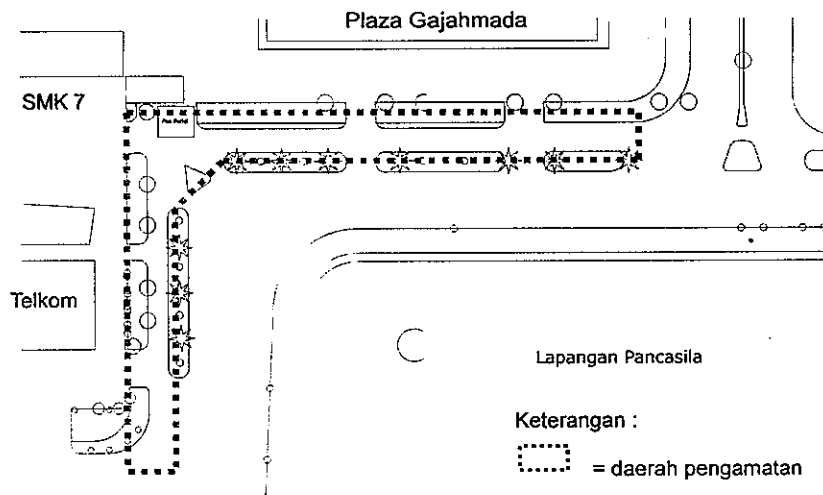
Tabel 39. Jumlah pedagang kaki lima antara Pertokoan Ramayana dan Telkom

Jumlah	Rabu Siang (PKL)	Rabu Malam (PKL)	Sabtu Malam (PKL)	Minggu Siang (PKL)
Total	1	19	10	8

Gambar 112. Grafik Jumlah pedagang kaki lima antara Pertokoan Ramayana dan Telkom.



2. Antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada



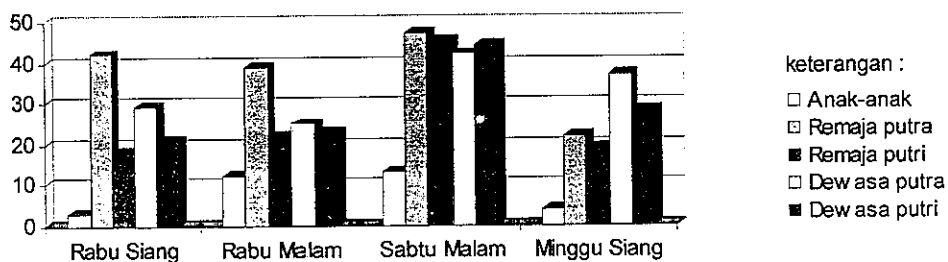
Gambar 113. Daerah pengamatan ruang terbuka antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada.

a. Jumlah Pejalan Kaki

Tabel 40. Jumlah pejalan kaki antara Pertokoan Ramayana dan Telkom

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	3	12	13	4
Remaja putra	42	39	47	22
Remaja putri	18	22	45	19
Dewasa putra	29	25	42	37
Dewasa putri	21	23	44	28
Jumlah	113	121	191	110

Gambar 114. Grafik jumlah Pejalan kaki antara Pertokoan Ramayana dan Telkom



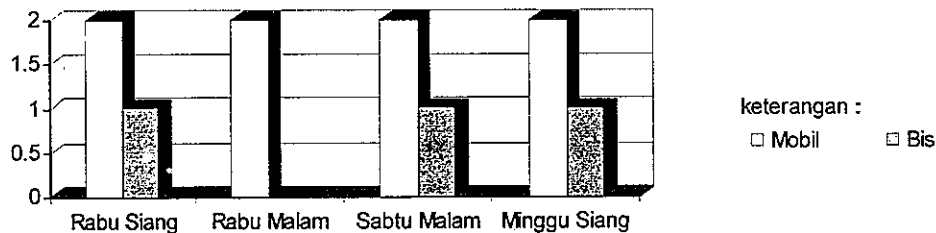
Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pejalan kaki pada hari Sabtu malam lebih banyak daripada hari lain dengan jumlah sebanyak 191 orang dengan jumlah pejalan kaki terbesar adalah golongan remaja putri.

b. Jumlah Tempat Pemberhentian Ilegal Kendaraan Umum

Pemberhentian kendaraan bermotor umum (bis maupun mobil) terjadi Jl. Ahmad Yani di antara kedua bangunan komersial. Dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 41. Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Mobil	2	2	2	2
Bis	1	0	0	0
Jumlah	3	2	2	2

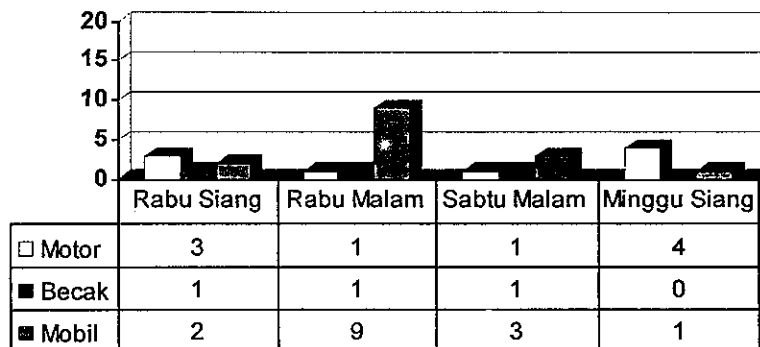


Gambar 115. Grafik Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada.

Berdasarkan tabel di atas, tempat pemberhentian kendaraan terbanyak terjadi pada hari Rabu siang.

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada ruang publik antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada terletak di sebelah utara SMK7 dan sebelah timur Plaza Gajahmada. Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.30 WIB dan 20.30 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 20.15 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 14.10. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut.



Gambar 116. Grafik pengamatan parkir antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada

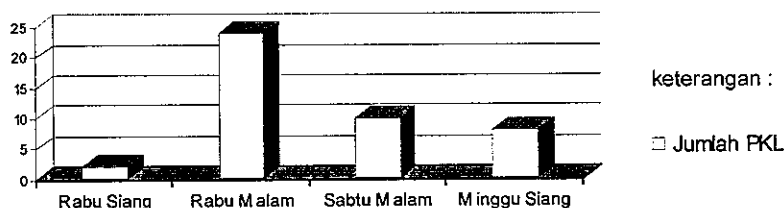
Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Rabu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya dengan jumlah 9 mobil.

d. Kepadatan Pedagang Kaki Lima

Tabel 42. Jumlah pedagang kaki lima antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada

Jumlah	Rabu Siang (PKL)	Rabu Malam (PKL)	Sabtu Malam (PKL)	Minggu Siang (PKL)
Total	2	24	10	8

Gambar 117. Grafik Jumlah pedagang kaki lima antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada.

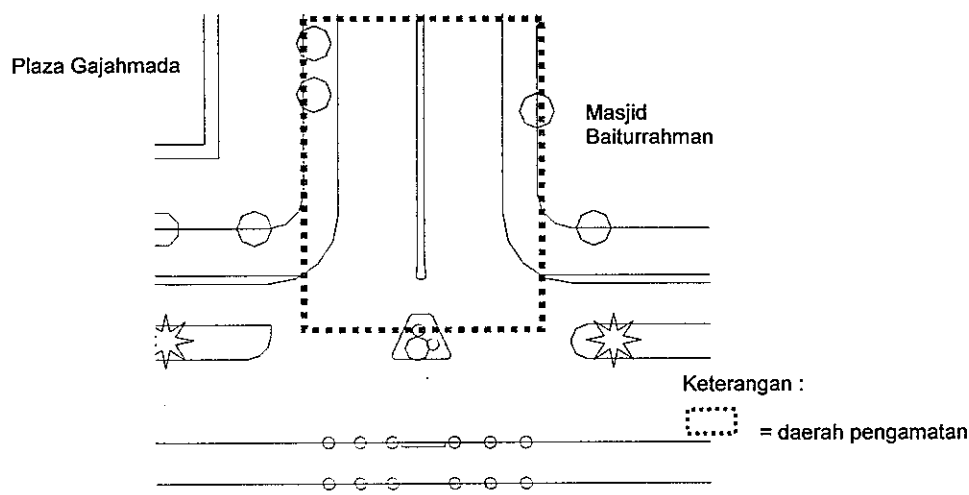


IV.7.5. Antara Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra

Daerah pengamatan antara Petokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada dibagi menjadi dua, yaitu yang pertama adalah ruang terbuka antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman, dengan waktu pengamatan adalah hari Rabu tanggal 2 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB dan 19.00 – 19.15 WIB, Sabtu 5 Juli 2003 pukul 19.00 – 19.15 dan Minggu 6 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45 WIB.

Daerah pengamatan yang kedua adalah ruang terbuka antara masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra, dengan waktu pengamatan Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.45 – 14.00 WIB dan 19.30 – 19.45 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 19.15 – 19.30 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 13.50 – 14.05 WIB. Dapat dilihat pada gambar berikut.

1. Antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman



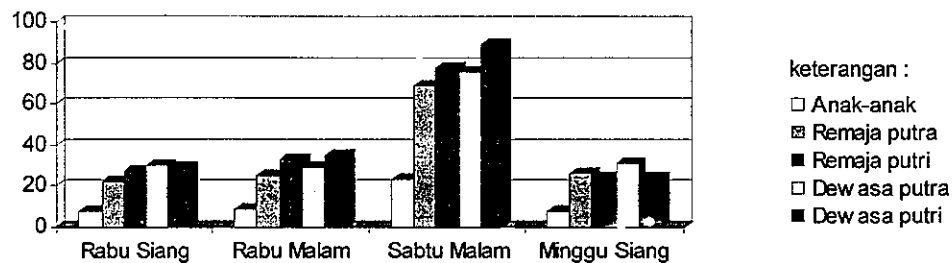
Gambar 118. Daerah pengamatan ruang terbuka antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman.

a. Jumlah Pejalan Kaki

Tabel 43. Jumlah pejalan kaki antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	8	9	23	8
Remaja putra	22	25	69	26
Remaja putri	27	33	78	24
Dewasa putra	30	29	76	31
Dewasa putri	29	35	89	24
Jumlah	116	131	335	113

Gambar 119. Grafik jumlah Pejalan kaki antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman



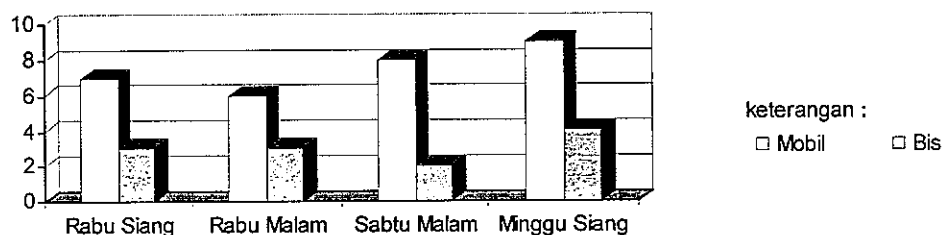
Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pejalan kaki pada hari Sabtu malam lebih banyak daripada hari lain dengan jumlah sebanyak 335 orang dengan jumlah pejalan kaki terbesar adalah golongan dewasa putri.

b. Jumlah Tempat Pemberhentian Ilegal Kendaraan Umum

Pemberhentian kendaraan bermotor umum (bis maupun mobil) terjadi Jl. Pandanaran di antara kedua bangunan komersial. Dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 44. Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Mobil	7	6	8	9
Bis	3	3	2	4
Jumlah	10	9	10	13

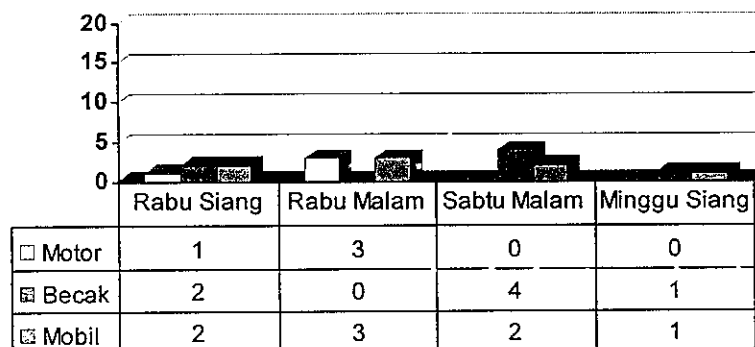


Gambar 120. Grafik Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman.

Berdasarkan tabel di atas, tempat pemberhentian kendaraan terbanyak terjadi pada hari Minggu siang.

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada ruang publik antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman terletak di sebelah utara Plaza Gajahmada sebelah selatan masjid Baiturrahman. Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.30 WIB dan 20.30 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 20.15 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 14.10. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut.



Gambar 121. Grafik pengamatan parkir antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman

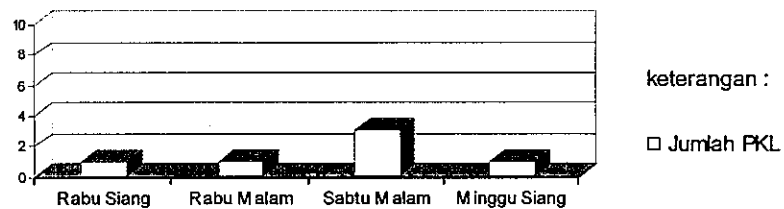
Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Rabu malam dan Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya dengan jumlah 6 kendaraan.

d. Kepadatan Pedagang Kaki Lima

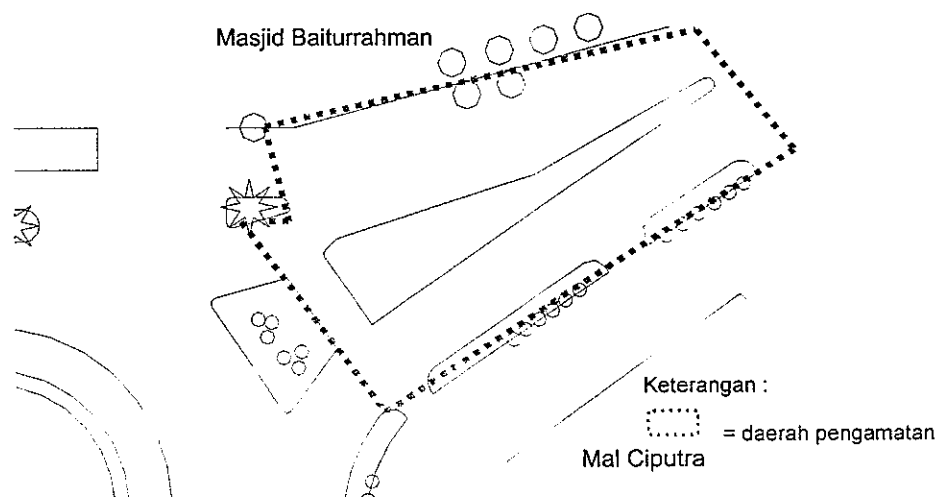
Tabel 45. Jumlah pedagang kaki lima antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman

Jumlah	Rabu Siang (PKL)	Rabu Malam (PKL)	Sabtu Malam (PKL)	Minggu Siang (PKL)
Total	1	1	3	1

Gambar 122. Grafik Jumlah pedagang kaki lima antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman.



2. Antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra



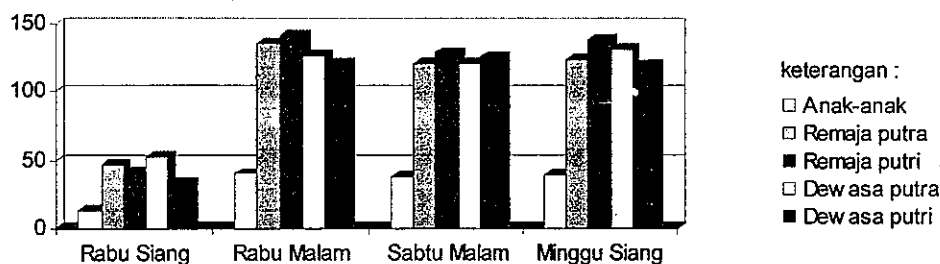
Gambar 123. Daerah pengamatan ruang terbuka antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra.

a. Jumlah Pejalan Kaki

Tabel 46. Jumlah pejalan kaki antara Plaza Gajahmada dan Masjid Baiturrahman

Golongan Pengunjung	Rabu Siang (orang)	Rabu Malam (orang)	Sabtu Malam (orang)	Minggu Siang (orang)
Anak-anak	13	40	38	39
Remaja putra	46	136	121	124
Remaja putri	41	141	129	139
Dewasa putra	52	127	121	131
Dewasa putri	34	121	126	120
Jumlah	186	565	535	553

Gambar 124. Grafik jumlah Pejalan kaki antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra



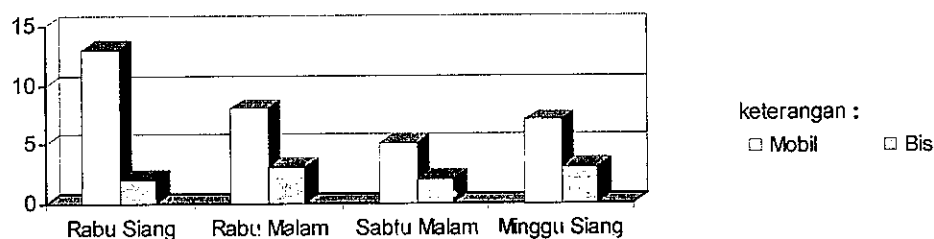
Dari tabel dan diagram di atas terlihat bahwa pejalan kaki pada hari Rabu malam lebih banyak daripada hari lain dengan jumlah sebanyak 565 orang dengan jumlah pejalan kaki terbesar adalah golongan remaja putri.

b. Jumlah Tempat Pemberhentian Ilegal Kendaraan Umum

Pemberhentian kendaraan bermotor umum (bis maupun mobil) terjadi Jl. Pandanaran di antara kedua bangunan komersial. Dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 47. Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra.

Jenis Kendaraan	Rabu Siang (kendaraan)	Rabu Malam (kendaraan)	Sabtu Malam (kendaraan)	Minggu Siang (kendaraan)
Mobil	13	8	5	7
Bis	2	3	2	3
Jumlah	15	11	7	10

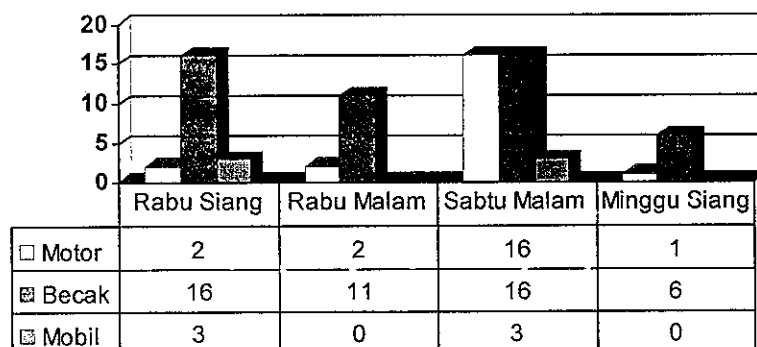


Gambar 125. Grafik Jumlah tempat pemberhentian kendaraan umum antara Masjid Baiturrahman dan mal Ciputra

Berdasarkan tabel di atas, tempat pemberhentian kendaraan terbanyak terjadi pada hari Rabu siang.

c. Kepadatan Parkir

Parkir pada ruang publik antara masjid Baiturrahman dan mal Ciputra terletak di sebelah timur masjid Baiturrahman dan sebelah barat mal Ciputra. Pengamatan parkir pada bangunan ini dilakukan pada hari Rabu 9 Juli 2003 pukul 13.30 WIB dan 20.30 WIB, Sabtu 12 Juli 2003 pukul 20.15 dan Minggu 13 Juli 2003 pukul 14.10. Hasil pengamatan dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut.



Gambar 126. Grafik pengamatan parkir antara masjid Baiturrahman dan mal Ciputra

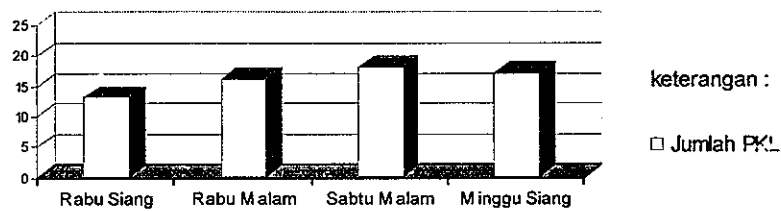
Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya dengan jumlah 35 kendaraan.

d. Kepadatan Pedagang Kaki Lima

Tabel 48. Jumlah pedagang kaki lima antara masjid Baiturrahman dan mal Ciputra

Jumlah	Rabu Siang (PKL)	Rabu Malam (PKL)	Sabtu Malam (PKL)	Minggu Siang (PKL)
Total	13	16	18	17

Gambar 127. Grafik Jumlah pedagang kaki lima antara masjid Baiturrahman dan mal Ciputra.



Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa Sabtu malam merupakan saat paling padat dibandingkan waktu lainnya dengan jumlah 18 PKL.

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diperoleh dari hasil pengamatan berupa data interval dan rasio, maka digunakan analisis korelasi *pearson*. Koefisien dari *pearson* ini mengukur keeratan hubungan antara hasil-hasil pengamatan dari populasi yang mempunyai dua varian / bivariat (Singgih Santoso, 2003). Kemudian nilai tersebut dikomparasikan dengan tabel data yang diperoleh dari hasil pengamatan.

Pengujian hipotesis analisis korelasi *pearson* didasarkan pada 2 jenis pengujian, yaitu :

1. Mencari korelasi antar variabel yang akan dicari hubungannya
2. Menguji korelasi tersebut signifikan atau tidak

Pengujian signifikansi ini dapat dilihat pada probabilitasnya. Jika probabilitas $> 0,05$, maka H_0 diterima dan jika probabilitas $< 0,05$ maka H_0 ditolak (taraf signifikansi 5%). Dapat juga dikatakan bahwa jika probabilitas $> 0,05$ maka antar kedua variabel tidak berkorelasi atau berkorelasi lemah, sedangkan probabilitas $< 0,05$ maka antar kedua variabel berkorelasi atau berkorelasi kuat.

V.1. Analisis Korelasi antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima

Hasil-hasil korelasi antar dua variabel antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima berdasarkan lampiran dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 49. Hasil korelasi *pearson* dua variabel antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima

No	Korelasi antar Variabel	Biasa Siang	Biasa Malam	Sabtu Malam	Minggu Siang
1	Magnet Mal Ciputra – pejalan kaki	+0,908*	+0,884*	+0,705	+0,844

	Signifikasi	+0.033	+0,047	+0,183	+0,072
2	Magnet Mai Ciputra – masalah	+0.337	+0,392	+0,459	+0,242
	Signifikasi	+0.513	+0,442	+0,360	+0,644
3	Magnet Mai Ciputra – edge	+0.575	+0,638	+0,894*	+0,379
	Signifikasi	+0.176	+0,123	+0,041	+0,402
4	Magnet Mai Ciputra – magnet Plaza Simpang Lima	+0.968*	+0,963*	+0,977*	+0,968*
	Signifikasi	0,000	0,000	0,000	0,000
5	Magnet Plaza Simpang Lima – pejalan kaki	-0,039	+0,824	+0,687	+0,979*
	Signifikasi	+0,951	+0,086	+0,200	+0,004
6	Magnet Plaza Simpang Lima – masalah	+0,193	+0,383	+0,434	+0,252
	Signifikasi	+0,714	+0,454	+0,390	+0,630
7	Magnet Plaza Simpang Lima – edge	+0,385	+0,638	+0,811	+0,419
	Signifikasi	+0,394	+0,123	+0,096	+0,349
8	Pejalan kaki – masalah	+0,313	+0,296	+0,370	+0,381
	Signifikasi	+0,609	+0,629	+0,540	+0,527
9	Pejalan kaki – edge	+0,484	+0,411	+0,313	+0,398
	Signifikasi	+0,409	+0,492	+0,608	+0,507
10	Masalah - edge	+0,401	+0,417	+0,620	+0,621
	Signifikasi	+0,431	+0,411	+0,265	+0,189

* = korelasi signifikan dengan taraf signifikasi 5%

a. Hipotesis statistik

Ho : tidak ada korelasi antar kedua variabel

Hi : ada korelasi antar kedua variabel

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, H_0 diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, H_0 ditolak

b. Keputusan

- Biasa Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Mal Ciputra dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,033 < 0,05$) dan korelasi antara magnet mal Ciputra dengan Plaza Simpang Lima (nilai probabilitasnya $0,047 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet mal Ciputra lebih kuat daripada magnet Plaza Simpang Lima karena magnet mal Ciputra berkorelasi signifikan dengan pejalan kaki sedangkan magnet Plaza Simpang Lima tidak berkorelasi secara signifikan dengan pejalan kaki. Hal ini dimungkinkan karena jumlah toko dan barang yang dijual pada mal Ciputra lebih beragam bila dibandingkan dengan Plaza Simpang Lima. Selain itu, nilai korelasi antara magnet Mal Ciputra dengan variabel yang lain juga lebih tinggi daripada magnet Plaza Simpang Lima.

- Biasa Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Mal Ciputra dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,047 < 0,05$) dan korelasi antara magnet mal Ciputra dengan Plaza Simpang Lima (nilai probabilitasnya $0,00 < 0,05$). Sedangkan

korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet mal Ciputra lebih kuat daripada magnet Plaza Sim pang Lima karena magnet mal Ciputra berkorelasi signifikan dengan pejalan kaki sedangkan magnet Plaza Sim pang Lima tidak berkorelasi secara signifikan dengan pejalan kaki. Hal ini dimungkinkan karena jumlah toko dan barang yang dijual pada mal Ciputra lebih beragam bila dibandingkan dengan Plaza Sim pang Lima.

Dilihat dari nilai korelasi antara magnet Plaza Sim pang Lima dengan pejalan kaki yang lebih tinggi daripada hari biasa siang, maka nilai korelasi antara kedua bangunan komersial dengan edge dan masalah juga makin tinggi karena bernilai positif.

- Sabtu Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Mal Ciputra dengan edge (nilai probabilitasnya $+0,041 < 0,05$) dan korelasi antara magnet mal Ciputra dengan Plaza Sim pang Lima (nilai probabilitasnya $0,00 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet mal Ciputra lebih kuat daripada magnet Plaza Sim pang Lima karena magnet mal Ciputra berkorelasi signifikan dengan edge sedangkan magnet Plaza Sim pang Lima tidak berkorelasi secara signifikan dengan edge. Hal ini dimungkinkan karena

banyak kendaraan yang akan parkir pada mal Ciputra melewati edge (Jl. KH. Ahmad Dahlan). Selain itu, pada Sabtu malam jalur ini menjadi searah yaitu kendaraan tidak diperbolehkan menuju ke Jl. Simpang Lima.

Korelasi antara magnet bangunan komersial dengan edge mengakibatkan naiknya nilai korelasi antara magnet bangunan komersial dengan masalah. Sehingga edge berpotensi untuk menambah besarnya permasalahan yang ada.

- Minggu Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Plaza Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,004 < 0,05$) dan korelasi antara magnet mal Ciputra dengan Plaza Simpang Lima (nilai probabilitasnya $0,00 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Hal ini dimungkinkan karena pada Plaza Simpang Lima relatif tidak padat pengunjungnya bila dibandingkan dengan mal Ciputra, sehingga banyak pejalan kaki yang tertarik oleh magnet Plaza Simpang Lima. Maka, adanya korelasi yang kuat antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki dapat memperbesar permasalahan yang ada.

V.2. Analisis Korelasi antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang

Lima

Hasil-hasil korelasi antar dua variabel antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima berdasarkan lampiran dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 50. Hasil korelasi *pearson* dua variabel antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima

No	Korelasi antar Variabel	Biasa Siang	Biasa Malam	Sabtu Malam	Minggu Siang
1	Magnet Plaza Simpang Lima –pejalan kaki	+0,249	+0,896*	+0,995*	+0,911*
	Signifikasi	+0,686	+0,040	0,000	+0,031
2	Magnet Plaza Simpang Lima –masalah	-0,956*	-0,801	-0,755	-0,898*
	Signifikasi	+0,003	+0,055	+0,082	+0,015
3	Magnet Plaza Simpang Lima – path	+0,347	+0,581	+0,748	+0,377
	Signifikasi	+0,445	+0,172	+0,053	+0,404
4	Magnet Plaza Simpang Lima – magnet Pertokoan Simpang Lima	+0,852*	+0,877*	+0,936*	+0,929*
	Signifikasi	+0,002	0,001	0,000	0,000
5	Magnet Pertokoan Simpang Lima – pejalan kaki	+0,929*	+0,984*	+0,927*	+0,908*
	Signifikasi	+0,022	+0,002	+0,023	+0,033
6	Magnet Pertokoan Simpang Lima – masalah	-0,766	-0,777	-0,780	-0,837*
	Signifikasi	+0,075	+0,069	+0,067	+0,038
7	Magnet Pertokoan	+0,654	+0,582	+0,646	+0,449

	Simpang Lima – path				
	Signifikasi	+0,111	+0,170	+0,117	+0,312
8	Pejalan kaki – masalah	-0,840	-0,908*	-0,628	-0,906*
	Signifikasi	+0,075	+0,033	+0,257	+0,034
9	Pejalan kaki – path	+0,349	+0,391	+0,791	+0,607
	Signifikasi	+0,564	+0,515	+0,111	+0,277
10	Masalah - path	-0,343	-0,268	-0,323	-0,335
	Signifikasi	+0,505	+0,608	+0,533	+0,516

* = korelasi signifikan dengan taraf signifikasi 5%

a. Hipotesis statistik

Ho : tidak ada korelasi antar kedua variabel

Hi : ada korelasi antar kedua variabel

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, Ho diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, Ho ditolak

b. Keputusan

- Biasa Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Plaza Simpang Lima dengan masalah (nilai probabilitasnya $+0,003 < 0,05$), korelasi antara Plaza Simpang Lima dengan Pertokoan Simpang Lima (nilai probabilitasnya $0,002 < 0,05$) dan korelasi antara Pertokoan Simpang Lima dengan pejalan kaki. Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan

tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet Pertokoan Simpang Lima lebih kuat daripada magnet Plaza Simpang Lima karena magnet Pertokoan Simpang Lima berkorelasi signifikan dengan pejalan kaki sedangkan magnet Plaza Simpang Lima tidak berkorelasi secara signifikan dengan pejalan kaki. Hal ini dimungkinkan karena keberadaan Pertokoan Simpang Lima yang lebih sering digunakan sebagai tempat parkir bagi pengunjung yang akan mengunjungi Plaza Simpang Lima. Sehingga pejalan kaki tersebut merupakan orang memarkir kendaraannya di Pertokoan Simpang Lima.

- Biasa Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Plaza Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,040 < 0,05$), korelasi antara magnet Plaza Simpang Lima dengan Pertokoan Simpang Lima (nilai probabilitasnya $0,01 < 0,05$), magnet Pertokoan Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $0,002 < 0,05$) dan korelasi antara pejalan kaki dengan masalah (nilai probabilitasnya $0,033 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet Pertokoan Simpang Lima lebih kuat daripada magnet Plaza Simpang Lima karena nilai signifikasi Pertokoan

Simpang Lima terhadap pejalan kaki lebih tinggi daripada nilai signifikansi Plaza Simpang Lima terhadap pejalan kaki. Masalah berkorelasi signifikan dengan pejalan kaki, maka masalah yang ada dipengaruhi oleh pejalan kaki. Semakin kecil volume pejalan kaki maka akan semakin besar masalah.

- Sabtu Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Plaza Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$), korelasi antara Plaza Simpang Lima dengan Pertokoan Simpang Lima (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$) dan korelasi antara magnet Pertokoan Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $0,023 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet Plaza Simpang Lima lebih kuat daripada magnet Pertokoan Simpang Lima karena nilai signifikansi Plaza Simpang Lima terhadap pejalan kaki lebih tinggi daripada nilai signifikansi Pertokoan Simpang Lima terhadap pejalan kaki.

- Minggu Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi positif antara magnet Plaza Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,031 < 0,05$), korelasi negatif antara Plaza Simpang Lima dengan masalah (nilai probabilitasnya $0,015 < 0,05$), korelasi

positif antara magnet Plaza Simpang Lima dengan Pertokoan Simpang Lima (nilai probabilitasnya $0,00 < 0,05$) korelasi antara magnet Pertokoan Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $0,033$), korelasi negatif antara magnet Pertokoan Simpang Lima dengan masalah (nilai probabilitasnya $0,038 < 0,05$) dan korelasi negatif antara pejalan kaki dan masalah. Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya. Hasil korelasi tersebut membuktikan bahwa pada hari Minggu siang kekuatan magnet kedua bangunan komersial adalah sama kuat. Adanya path tidak mempengaruhi permasalahan yang ada karena nilai korelasi antara path dengan variabel yang lain adalah tidak signifikan.

V.3. Analisis Korelasi antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

Hasil-hasil korelasi antar dua variabel antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana berdasarkan lampiran dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 51. Hasil korelasi *pearson* dua variabel antara Pertokoan Simpang Lima dan Pertokoan Ramayana

No	Korelasi antar Variabel	Biasa Siang	Biasa Malam	Sabtu Malam	Minggu Siang
1	Magnet Pertokoan Simpang Lima – pejalan kaki	+0,714	+0,965*	+0,947*	+0,957*

	Signifikasi	+0.175	+0,008	0,014	+0,011
2	Magnet Pertokoan Simpang Lima – masalah	-0.766	-0,264	0,404	0,250*
	Signifikasi	+0.075	+0,613	+0,426	+0,633
3	Magnet Pertokoan Simpang Lima – edge	+0.585	+0,512	+0,616	+0,450
	Signifikasi	+0.168	+0,240	+0,141	+0,311
4	Magnet Pertokoan Simpang Lima – magnet Pertokoan Ramayana	+0.844*	+0,957*	+0,975*	+0,908*
	Signifikasi	+0,002	0,000	0,000	0,000
5	Magnet Pertokoan Ramayana – pejalan kaki	+0,861	+0,782	+0,978*	+0,937*
	Signifikasi	+0,061	+0,118	+0,004	+0,019
6	Magnet Pertokoan Ramayana – masalah	-0,808	0,251	0,382	0,360*
	Signifikasi	+0,052	+0,632	+0,455	+0,483
7	Magnet Pertokoan Ramayana – edge	+0,211	+0,367	+0,595	+0,516
	Signifikasi	+0,650	+0,419	+0,159	+0,236
8	Pejalan kaki – masalah	-0,153	0,243	0,335	0,349
	Signifikasi	+0,807	+0,694	+0,582	+0,565
9	Pejalan kaki – edge	+0,213	+0,458	+0,415	+0,085
	Signifikasi	+0,731	+0,438	+0,487	+0,892
10	Masalah – edge	-0,367	-0,179	0,906*	0,441
	Signifikasi	+0,475	+0,735	+0,013	+0,382

* = korelasi signifikan dengan taraf signifikasi 5%

a. Hipotesis statistik

Ho : tidak ada korelasi antar kedua variabel

Hi : ada korelasi antar kedua variabel

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, H_0 diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, H_0 ditolak

b. Keputusan

- Biasa Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Pertokoan Simpang Lima dengan Pertokoan Ramayana (nilai probabilitasnya $+0,003 < 0,05$) . Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet Pertokoan Ramayana lebih kuat daripada magnet Pertokoan Simpang Lima karena magnet Pertokoan Ramayana nilai korelasinya dengan pejalan kaki lebih besar bila dibandingkan dengan magnet Pertokoan Simpang Lima. Hal ini dimungkinkan karena keberadaan Pertokoan Ramayana yang masih relatif baru dibanding Pertokoan Simpang Lima.

- Biasa Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Pertokoan Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,008 < 0,05$) dan korelasi antara magnet Pertokoan Simpang Lima dengan Pertokoan Ramayana (nilai probabilitasnya $0,00 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara

signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet Pertokoan Simpang Lima pada hari biasa malam lebih kuat daripada magnet Plaza Simpang Lima karena nilai signifikansi Pertokoan Simpang Lima terhadap pejalan kaki lebih tinggi daripada nilai signifikansi Pertokoan Ramayana terhadap pejalan kaki. Hal ini dimungkinkan karena adanya kapasitas parkir Pertokoan Simpang Lima lebih besar daripada Pertokoan Ramayana. Menurut Rapoport (dalam Mourdon 1991) pergerakan pejalan kaki biasanya dimulai dari tempat pemberhentian dan lokasi parkir. Maka bila magnet Pertokoan Simpang Lima makin kuat, akan makin besar pula volume pejalan kaki diantara pertokoan tersebut dengan Pertokoan Ramayana.

- Sabtu Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Pertokoan Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,014 < 0,05$), korelasi antara Pertokoan Simpang Lima dengan Pertokoan Ramayana (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$), korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,004 < 0,05$) dan korelasi antara masalah dengan edge (nilai probabilitasnya $0,013 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin

besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet Pertokoan Ramayana lebih kuat daripada magnet Pertokoan Simpang Lima karena nilai signifikansi Pertokoan Ramayana terhadap pejalan kaki lebih tinggi daripada nilai signifikansi Pertokoan Simpang Lima terhadap pejalan kaki. Adanya edge akan mempengaruhi masalah yang ada di antara kedua bangunan komersial ini. Makin besar edge (dalam hal ini volume kendaraan) maka akan makin besar pula masalah yang muncul.

- Minggu Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi positif antara magnet Pertokoan Simpang Lima dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,011 < 0,05$), korelasi antara Pertokoan Simpang Lima dengan Pertokoan Ramayana (nilai probabilitasnya $0,000 < 0,05$) dan korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan masalah (nilai probabilitasnya $0,019 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dilihat dari nilai signifikansi korelasi antara bangunan komersial dengan pejalan kaki, dapat dikatakan bahwa pada hari Minggu siang kekuatan

magnet kedua bangunan komersial adalah sama kuat. Dan nilai korelasinya kecil dengan variabel masalah.

V.4. Analisis Korelasi antara Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada

Analisa korelasi antara Petokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada dibagi menjadi dua daerah pengamatan, yaitu yang pertama adalah ruang terbuka antara Pertokoan Ramayana dan kantor Telkom, dan yang kedua adalah ruang terbuka antara SMK 7 dan Plaza Gajahmada.

V.4.1. Analisis Korelasi Daerah Pengamatan Pertama

Hasil-hasil korelasi antar dua variabel antara Pertokoan Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada berdasarkan lampiran dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 52. Hasil korelasi *pearson* dua variabel antara Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada pada daerah pengamatan pertama

No	Korelasi antar Variabel	Biasa Siang	Biasa Malam	Sabtu Malam	Minggu Siang
1	Magnet Pertokoan Ramayana– pejalan kaki	+0,986*	+0,947*	+0,870*	+0,956*
	Signifikasi	+0.002	+0,014	0,055	+0,011
2	Magnet Pertokoan Ramayana –masalah	-0.421	-0,141	-0,079	-0,263*
	Signifikasi	+0.405	+0,790	+0,882	+0,614
3	Magnet Pertokoan Ramayana – path	+0.274	+0,498	+0,580	+0,516
	Signifikasi	+0.552	+0,256	+0,172	+0,236
4	Magnet Ramayana – magnet Plaza Gajahmada	+0.988*	+0,750*	+0,845*	+0,979*
	Signifikasi	+0.000	0,013	0,002	0,000
5	Magnet Plaza	+0,884*	+0,813	+0,688*	+0,862

	Gajahmada – pejalan kaki				
	Signifikasi	+0,046	+0,094	+0,199	+0,060
6	Magnet Plaza Gajahmada – masalah	-0,452	-0,463	-0,155	-0,372
	Signifikasi	+0,368	+0,355	+0,769	+0,468
7	Magnet Plaza Gajahmada – path	+0,416	+0,517	+0,558	+0,328
	Signifikasi	+0,353	+0,235	+0,193	+0,473
8	Pejalan kaki – masalah	-0,223	+0,505	+0,636	-0,134
	Signifikasi	+0,719	+0,385	+0,248	+0,830
9	Pejalan kaki – path	+0,397	+0,279	+0,211	+0,299
	Signifikasi	+0,508	+0,649	+0,733	+0,625
10	Masalah – path	-0,334	-0,334	-0,424	-0,524
	Signifikasi	+0,517	+0,517	+0,402	+0,286

* = korelasi signifikan dengan taraf signifikasi 5%

a. Hipotesis statistik

Ho : tidak ada korelasi antar kedua variabel

Hi : ada korelasi antar kedua variabel

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0,05, Ho diterima
- Jika probabilitas < 0,05, Ho ditolak

b. Keputusan

- Biasa Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,002 < 0,05$), korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan Plaza Gajahmada (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$)

dan korelasi antara magnet Plaza Gajahmada dengan pejalan kaki. Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa korelasi antar kedua magnet adalah sangat kuat. Bila dilihat korelasinya dengan variabel lain, maka magnet Pertokoan Ramayana lebih kuat daripada magnet Plaza Gajahmada karena magnet Pertokoan Ramayana nilai signifikansi korelasinya dengan pejalan kaki lebih besar bila dibandingkan dengan magnet Plaza Gajahmada. Hal ini dimungkinkan karena keberadaan Pertokoan Ramayana yang masih relatif baru dibanding Plaza Gajahmada dan letaknya dengan bangunan komersial lain relatif lebih dekat.

- Biasa Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,014 < 0,05$) dan korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan Plaza Gajahmada (nilai probabilitasnya $0,013 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar

salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet Pertokoan Ramayana pada hari biasa malam tetap lebih kuat daripada magnet Plaza Gajahmada karena nilai korelasi dengan pejalan kaki yang masih signifikan, sedangkan korelasi magnet Plaza Gajahmada terhadap pejalan kaki tidak signifikan. Hal ini dimungkinkan karena pada malam hari bangunan yang berada diantara Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada bukan merupakan bangunan komersial (bangunan sekolah dan kantor) yang hanya "hidup" sampai sore hari karena aktivitasnya hanya berlangsung sampai sore hari. Sehingga pada malam hari menjadi sepi. Nilai korelasi antara pejalan kaki dengan masalah lebih tinggi daripada biasa siang, maka masalah disebabkan oleh adanya pejalan kaki.

- Sabtu Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan hanya korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan Plaza Gajahmada (nilai probabilitasnya $+0,002 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Ada kenaikan nilai korelasi antara pejalan kaki dengan masalah walaupun tidak signifikan. Berarti pejalan kaki dapat menyebabkan masalah yang ada menjadi semakin besar. Tanda "+" menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda "-" menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Magnet Pertokoan Ramayana tetap lebih kuat daripada magnet Plaza Gajahmada karena nilai korelasi Pertokoan Ramayana terhadap pejalan kaki lebih tinggi daripada nilai signifikasi Plaza Gajahmada terhadap pejalan kaki. Nilai korelasi antara pejalan kaki dengan masalah lebih tinggi daripada biasa malam, maka masalah disebabkan oleh adanya pejalan kaki.

- Minggu Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,011 < 0,05$) dan korelasi antara Pertokoan Ramayana dengan Plaza Gajahmada (nilai probabilitasnya $0,000 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dilihat dari nilai signifikasi korelasi antara bangunan komersial dengan pejalan kaki, dapat dikatakan bahwa pada hari Minggu siang magnet Pertokoan Ramayana tetap lebih kuat daripada Plaza Gajahmada.

V.4.2. Analisis Korelasi Daerah Pengamatan Kedua

Hasil-hasil korelasi antar dua variabel antara Pertokoan Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada berdasarkan lampiran dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 53. Hasil korelasi *pearson* dua variabel antara Pertokoan Ramayana dan Plaza Gajahmada pada daerah pengamatan kedua

No	Korelasi antar Variabel	Biasa Siang	Biasa Malam	Sabtu Malam	Minggu Siang
1	Magnet Pertokoan Ramayana – pejalan kaki	+0,577	+0,411	+0,978*	+0,742
	Signifikasi	+0,309	+0,492	+0,004	+0,151
2	Magnet Pertokoan Ramayana – masalah	+0,048	-0,659	-0,773	-0,473
	Signifikasi	+0,928	+0,155	+0,072	+0,343
3	Magnet Pertokoan Ramayana – edge	+0,205	+0,265	+0,277	+0,275
	Signifikasi	+0,660	+0,566	+0,547	+0,551
4	Magnet Ramayana – magnet Plaza Gajahmada	+0,988*	+0,750*	+0,845*	+0,979*
	Signifikasi	+0,000	+0,013	+0,002	+0,000
5	Magnet Plaza Gajahmada – pejalan kaki	+0,913*	+0,822	+0,952*	+0,864
	Signifikasi	+0,030	+0,088	+0,013	+0,059
6	Magnet Plaza Gajahmada – masalah	-0,339	-0,715	-0,706	+0,648
	Signifikasi	+0,511	+0,110	+0,117	+0,164
7	Magnet Plaza Gajahmada – edge	+0,415	+0,465	+0,090	+0,209
	Signifikasi	+0,355	+0,293	+0,848	+0,654
8	Pejalan kaki – masalah	-0,591	-0,258	-0,312	-0,491
	Signifikasi	+0,294	+0,675	+0,609	+0,401
9	Pejalan kaki – edge	+0,501	+0,852	-0,554	-0,316
	Signifikasi	+0,390	+0,067	+0,332	+0,605
10	Masalah – edge	-0,020	-0,374	-0,503	-0,398
	Signifikasi	+0,970	+0,465	+0,309	+0,434

* = korelasi signifikan dengan taraf signifikasi 5%

a. Hipotesis statistik

Ho : tidak ada korelasi antar kedua variabel

Hi : ada korelasi antar kedua variabel

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, Ho diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, Ho ditolak

b. Keputusan

- Biasa Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan magnet Plaza Gajahmada (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$) dan korelasi antara magnet Plaza Gajahmada dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,030 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa korelasi antar kedua magnet adalah sangat kuat. Tetapi bila dilihat korelasinya dengan variabel pejalan kaki, maka magnet Plaza Gajahmada lebih kuat daripada magnet Pertokoan Ramayana karena magnet Plaza Gajahmada berkorelasi signifikan terhadap pejalan kaki. Hal ini dimungkinkan karena pada daerah pengamatan kedua,

keberadaan Plaza Gajahmada lebih dekat dengan daerah pengamatan daripada Pertokoan Ramayana.

- Biasa Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan hanya korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,013 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Korelasi yang memiliki nilai cukup besar adalah korelasi antara magnet Plaza Gajahmada dengan pejalan kaki dan korelasi antara pejalan kaki dan edge. Dapat dikatakan juga bahwa magnet Plaza Gajahmada pada hari biasa malam tetap lebih kuat daripada magnet Pertokoan Ramayana karena nilai korelasi dengan pejalan kaki lebih besar daripada Pertokoan Ramayana. Hal ini dimungkinkan karena pada daerah pengamatan kedua, keberadaan Plaza Gajahmada lebih dekat dengan daerah pengamatan daripada Pertokoan Ramayana.

- Sabtu Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Pertokoan Ramayana dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,004 < 0,05$), korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,002 < 0,05$) dan korelasi antara Magnet Plaza Gajahmada dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,013 < 0,05$).

Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Ada kenaikan nilai korelasi antara pejalan kaki dengan masalah walaupun tidak signifikan. Berarti pejalan kaki dapat menyebabkan masalah yang ada menjadi semakin besar. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Magnet Pertokoan Ramayana pada Sabtu malam lebih kuat daripada magnet Plaza Gajahmada karena nilai korelasi Pertokoan Ramayana terhadap pejalan kaki lebih tinggi daripada nilai signifikansi Plaza Gajahmada terhadap pejalan kaki. Tetapi masalah tidak bertambah besar oleh kuatnya korelasi antara kedua magnet bangunan dengan pejalan kaki.

- Minggu Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan hanya korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya. Dilihat dari nilai korelasi, hubungan antara bangunan komersial dengan variabel yang lain adalah berimbang.

V.5. Analisis Korelasi antara Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra

Analisa korelasi antara Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra dibagi menjadi dua daerah pengamatan, yaitu yang pertama adalah ruang terbuka antara Plaza Gajahmada dan masjid Baiturrahman, dan yang kedua adalah ruang terbuka antara masjid Baiturrahman dan Mal Ciputra.

V.5.1. Analisis Korelasi Daerah Pengamatan Pertama

Hasil-hasil korelasi antar dua variabel Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra berdasarkan lampiran dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 54. Hasil korelasi *pearson* dua variabel antara Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra pada daerah pengamatan pertama

No	Korelasi antar Variabel	Biasa Siang	Biasa Malam	Sabtu Malam	Minggu Siang
1	Magnet Plaza Gajahmada – pejalan kaki	+0,784	+0,734	+0,853	+0,979*
	Signifikasi	+0,116	+0,158	0,066	+0,004
2	Magnet Plaza Gajahmada – masalah	-0,251	-0,159	-0,190	-0,443
	Signifikasi	+0,631	+0,764	+0,718	+0,379
3	Magnet Plaza Gajahmada – path	+0,412	+0,510	+0,551	+0,275
	Signifikasi	+0,358	+0,242	+0,200	+0,550
4	Magnet Plaza Gajahmada – Mal Ciputra	+0,941*	+0,917*	+0,969*	+0,895*
	Signifikasi	+0,000	0,000	0,000	0,000
5	Magnet Mal Ciputra – pejalan kaki	+0,803	+0,916*	+0,914*	+0,928*
	Signifikasi	+0,102	+0,029	+0,030	+0,023
6	Magnet Mal Ciputra – masalah	-0,343	-0,307	-0,454	-0,492
	Signifikasi	+0,506	+0,554	+0,366	+0,321
7	Magnet Mal Ciputra –	+0,580	+0,602	+0,534	+0,365

	path				
	Signifikasi	+0,172	+0,153	+0,217	+0,421
8	Pejalan kaki – masalah	-0,953*	-0,898*	-0,763	-0,853
	Signifikasi	+0,012	+0,038	+0,134	+0,066
9	Pejalan kaki – path	+0,148	+0,179	+0,202	+0,219
	Signifikasi	+0,812	+0,773	+0,745	+0,723
10	Masalah – path	-0,252	-0,263	-0,002	-0,306
	Signifikasi	+0,630	+0,614	+0,997	+0,556

* = korelasi signifikan dengan taraf signifikasi 5%

a. Hipotesis statistik

Ho : tidak ada korelasi antar kedua variabel

Hi : ada korelasi antar kedua variabel

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, Ho diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, Ho ditolak

b. Keputusan

- Biasa Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$) dan korelasi antara magnet pejalan kaki dengan masalah (nilai probabilitasnya $+0,012 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa korelasi antar kedua magnet adalah sangat kuat. Bila dilihat korelasinya dengan variabel lain, maka magnet Mal Ciputra lebih kuat daripada magnet Plaza Gajahmada karena magnet Plaza Gajahmada nilai korelasinya dengan pejalan kaki lebih besar bila dibandingkan dengan magnet Plaza Gajahmada. Hal ini dimungkinkan karena mal Ciputra menyediakan lebih banyak fasilitas daripada Plaza Gajahmada. Selain itu masalah juga tidak bertambah besar oleh kuatnya korelasi antara kedua magnet bangunan dengan pejalan kaki.

- Biasa Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$), korelasi antara magnet Mal Ciputra dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $0,029 < 0,05$), dan korelasi negatif antara mpejalan kaki dan masalah. Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda "+" menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda "-" menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet mal Ciputra pada hari biasa malam lebih kuat daripada magnet Plaza Gajahmada karena nilai korelasi dengan pejalan kaki yang signifikan, sedangkan korelasi magnet Plaza Gajahmada terhadap pejalan kaki tidak signifikan. Hal ini dimungkinkan karena mal Ciputra menyediakan lebih banyak fasilitas daripada Plaza Gajahmada.

- Sabtu Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$) dan korelasi antara magnet Mal Ciputra dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,030 < 0,05$). Maka magnet mal Ciputra pada hari Sabtu malam lebih kuat daripada magnet Plaza Gajahmada karena nilai korelasi dengan pejalan kaki yang signifikan, sedangkan korelasi magnet Plaza Gajahmada terhadap pejalan kaki tidak signifikan. Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Korelasi antara pejalan kaki dengan masalah pada daerah pengamatan ini cukup tinggi tapi bernilai negatif. Maka bila pejalan kaki bertambah banyak masalah akan menjadi sedikit, begitu sebaliknya.

- Minggu Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$) dan korelasi antara Kedua magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki. Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah

/ semakin kecil variabel yang lainnya. Dilihat dari nilai signifikansi korelasi antara bangunan komersial dengan pejalan kaki, dapat dikatakan bahwa pada hari Minggu siang magnet Mal Ciputra tetap lebih kuat daripada Plaza Gajahmada. Korelasi antara pejalan kaki dengan masalah pada daerah pengamatan ini cukup tinggi tapi bernilai negatif. Maka bila pejalan kaki bertambah banyak masalah akan menjadi sedikit, begitu sebaliknya.

V.5.2. Analisis Korelasi Daerah Pengamatan Kedua

Hasil-hasil korelasi antar dua variabel antara Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra berdasarkan lampiran dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 55. Hasil korelasi *pearson* dua variabel antara Plaza Gajahmada dan Mal Ciputra pada daerah pengamatan kedua

No	Korelasi antar Variabel	Biasa Siang	Biasa Malam	Sabtu Malam	Minggu Siang
1	Magnet Plaza Gajahmada – pejalan kaki	+0,987*	+0,923*	+0,925*	+0,907*
	Signifikasi	+0,002	+0,025	+0,025	+0,034
2	Magnet Plaza Gajahmada – masalah	+0,521	-0,577	-0,247	-0,733
	Signifikasi	+0,289	+0,231	+0,637	+0,097
3	Magnet Plaza Gajahmada – path	+0,411	+0,499	+0,529	+0,326
	Signifikasi	+0,360	+0,254	+0,222	+0,475
4	Magnet Plaza Gajahmada – magnet Mal Ciputra	+0,941*	+0,917*	+0,969*	+0,895*
	Signifikasi	+0,000	+0,000	+0,000	+0,000
5	Magnet Mal Ciputra – pejalan kaki	+0,596	+0,967*	+0,911*	+0,916*
	Signifikasi	+0,289	+0,007	+0,032	+0,029
6	Magnet Mal Ciputra – masalah	+0,088	-0,825*	-0,320	-0,845*

	Signifikasi	+0,868	+0,043	+0,537	+0,034
7	Magnet Mal Ciputra – path	+0,573	+0,620	+0,433	+0,362
	Signifikasi	+0,178	+0,137	+0,332	+0,425
8	Pejalan kaki – masalah	+0,586	-0,437	+0,292	-0,612
	Signifikasi	+0,299	+0,675	+0,634	+0,272
9	Pejalan kaki – path	+0,403	+0,462	+0,344	+0,489
	Signifikasi	+0,502	+0,067	+0,571	+0,403
10	Masalah – path	-0,329	-0,494	-0,343	-0,431
	Signifikasi	+0,524	+0,319	+0,506	+0,394

* = korelasi signifikan dengan taraf signifikasi 5%

a. Hipotesis statistik

Ho : tidak ada korelasi antar kedua variabel

Hi : ada korelasi antar kedua variabel

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas > 0,05, Ho diterima
- Jika probabilitas < 0,05, Ho ditolak

b. Keputusan

- Biasa Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Plaza Gajahmada dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,002 < 0,05$) dan korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-“

menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa korelasi antar kedua magnet adalah sangat kuat. Bila dilihat korelasinya dengan variabel lain, maka magnet Plaza Gajahmada lebih kuat daripada magnet Mal Ciputra karena magnet Plaza Gajahmada berkorelasi signifikan dengan pejalan kaki sedangkan Mal Ciputra tidak. Karena lokasi pengamatan dekat dengan Mal Ciputra, maka besarnya pejalan kaki dapat berpengaruh terhadap besar masalah yang ada.

- Biasa Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Plaza Gajahmada dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,025 < 0,05$), korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$), korelasi antara magnet Mal Ciputra dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $0,007 < 0,05$) dan korelasi negatif antara magnet Mal Ciputra dengan masalah (nilai probabilitasnya $0,043 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa magnet Mal Ciputra pada hari biasa malam tetap lebih kuat daripada magnet Plaza Gajahmada karena nilai signifikansi korelasinya dengan pejalan kaki lebih tinggi daripada korelasi magnet Plaza Gajahmada dengan pejalan kaki. Bila hubungan antar kedua magnet nilainya

semakin kecil dan hubungan antara magnet tersebut dengan pejalan kaki makin kecil, maka masalah yang ada juga semakin kecil.

- Sabtu Malam

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Plaza Gajahmada dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,025 < 0,05$), korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$), korelasi antara magnet Mal Ciputra dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $0,032 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

Dapat dikatakan juga bahwa kekuatan kedua magnet bangunan komersial pada hari Sabtu malam adalah berimbang karena nilai signifikansi korelasinya dengan pejalan kaki hampir sama. Hubungan antar kedua magnet nilainya semakin besar dan hubungan antara magnet tersebut dengan pejalan kaki makin besar bila dibandingkan dengan hari biasa malam, maka masalah yang ada juga semakin besar.

- Minggu Siang

Berdasarkan tabel di atas variabel yang berhubungan secara signifikan adalah korelasi antara magnet Plaza Gajahmada dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $+0,034 < 0,05$), korelasi antar kedua magnet bangunan komersial (nilai probabilitasnya $+0,000 < 0,05$), korelasi antara magnet Mal Ciputra dengan pejalan kaki (nilai probabilitasnya $0,029 < 0,05$) dan korelasi

negatif antara magnet Mal Ciputra dengan masalah (nilai probabilitasnya $0,034 < 0,05$). Sedangkan korelasi variabel yang lain tidak berhubungan secara signifikan. Tanda “+” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin kuat / semakin besar pula variabel yang lainnya. Sedangkan tanda “-” menunjukkan bahwa semakin kuat / semakin besar salah satu variabel maka akan semakin lemah / semakin kecil variabel yang lainnya.

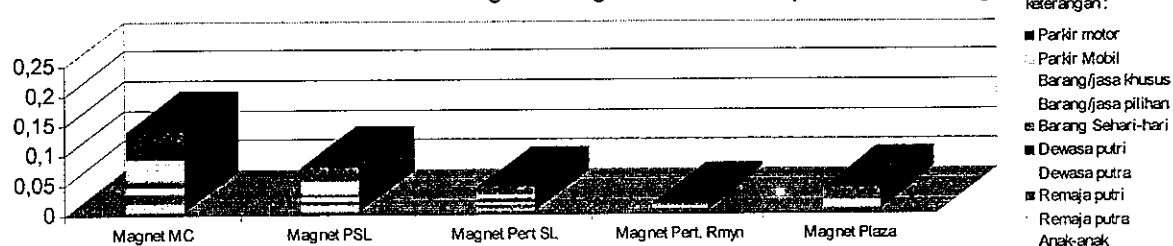
Dapat dikatakan juga bahwa kekuatan kedua magnet bangunan komersial pada hari Sabtu malam adalah berimbang karena nilai signifikansi korelasinya dengan pejalan kaki hampir sama. Hubungan antar kedua magnet nilainya semakin kecil dan hubungan antara magnet tersebut dengan pejalan kaki makin kecil, maka masalah yang ada juga semakin kecil.

V.6. Analisa Perbandingan antar Daerah Pengamatan

Perbandingan antara daerah pengamatan akan dianalisa berdasarkan kategor hari pengamatan, yaitu biasa siang, biasa malam, Sabtu malam dan Minggu siang.

V.6.1. Hari Biasa Siang

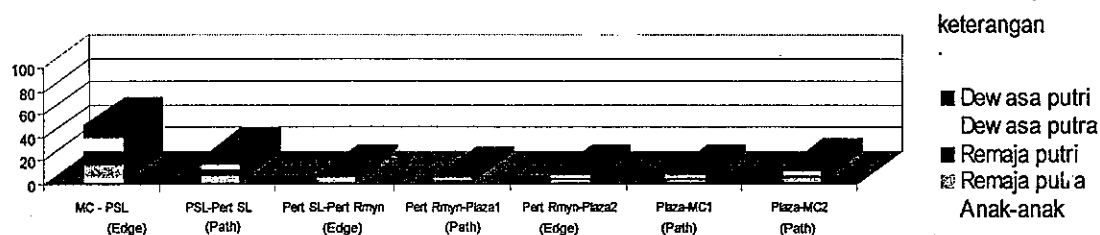
Gambar 128. Grafik magnet bangunan komersial pada biasa siang



Grafik di atas menunjukkan bahwa magnet mal Ciputra adalah yang paling kuat dibanding magnet lain, selanjutnya Plaza Simpang Lima, Pertokoan

Simpang Lima, Plaza Gajahmada dan Pertokoan Ramayana. Untuk volume pejalan kaki, dapat dilihat pada gambar 129 berikut ini.

Gambar 129. Grafik volume pejalan kaki antar bangunan komersial pada biasa siang

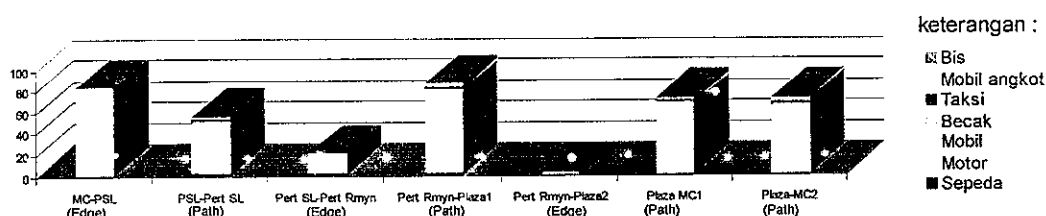


Berdasarkan grafik di atas, volume pejalan kaki yang paling besar adalah pada ruang di antara magnet Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima, kemudian antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima, Mal Ciputra dengan Plaza Gajahmada 2 dan empat ruang yang lain hampir sama. Bila dilihat dari nilai korelasi *pearson* antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki hampir semuanya berkorelasi positif tetapi pada grafik di atas, volume yang terbesar adalah pada edge antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang lima.

Berdasarkan nilai korelasi dan grafik di atas menunjukkan bahwa adanya korelasi yang kuat antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki belum tentu mengakibatkan volume pejalan kaki menjadi besar. Hal ini tergantung dari kekuatan magnet bangunan komersial tersebut, semakin kuat magnet bangunan komersial akan memperbesar volume pejalan kaki yang ada.

Volume path/edge yang ada pada daerah pengamatan dapat dilihat pada gambar 130 berikut ini.

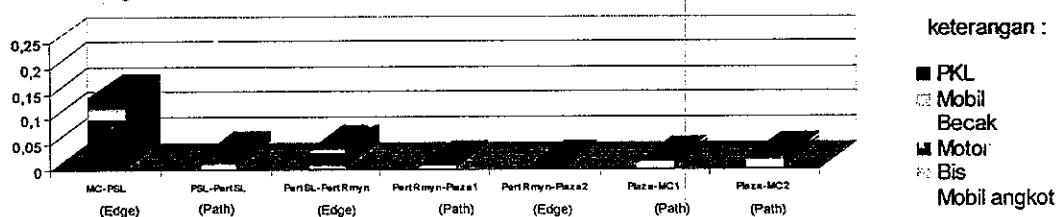
Gambar 130. Grafik volume path/edge pada biasa siang



Terlihat pada grafik di atas, bahwa volume path adalah lebih besar daripada volume edge kecuali pada edge di antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima. Bila dilihat dari hasil korelasi *pearson*, hal ini disebabkan karena pengaruh dari magnet kedua bangunan komersial. Karena nilai korelasi antara magnet bangunan komersial dengan edge pada daerah pengamatan ini adalah yang paling tinggi daripada daerah pengamatan yang lain. Dan yang tertinggi kedua adalah antara Plaza Simpang Lima dengan Pertokoan Simpang Lima.

Masalah yang ada pada ruang di antara bangunan komersial dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 131. Grafik kepadatan ruang terbuka antar bangunan komersial pada biasa siang



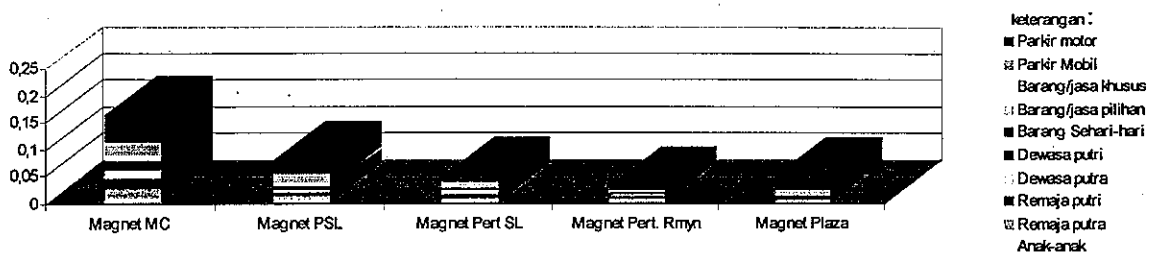
Permasalahan yang paling besar adalah pada edge di antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima. Hal ini dimungkinkan karena kekuatan dari kedua magnet bangunan komersial adalah yang paling besar, sehingga menyebabkan besarnya pejalan kaki, dan besarnya volume kendaraan yang mengakibatkan besarnya permasalahan yang ada.

Berdasarkan gambar dan nilai korelasi *pearson* di atas, menunjukkan bahwa adanya korelasi yang kuat antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki belum tentu mengakibatkan permasalahan yang besar. Hal ini tergantung dari kekuatan magnet bangunan komersial tersebut, semakin kuat magnet bangunan komersial akan memperbesar permasalahan yang ada.

V.6.2. Biasa Malam

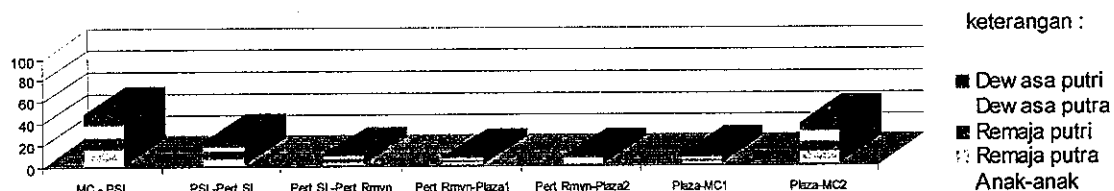
Magnet bangunan komersial pada biasa malam dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 132. Grafik magnet bangunan komersial pada biasa malam



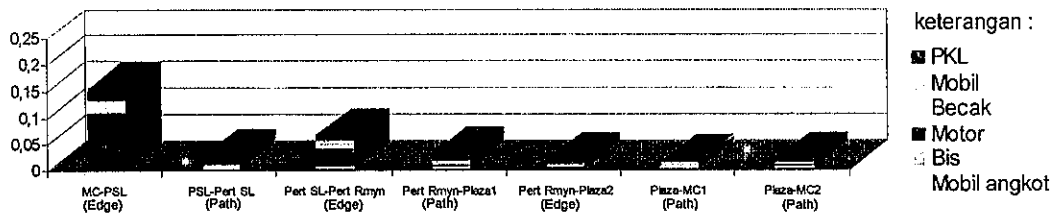
Grafik di atas tingkatannya sama seperti pada biasa siang, yaitu menunjukkan bahwa magnet mal Ciputra adalah yang paling kuat dibanding magnet lain, selanjutnya Plaza Simpang Lima, Pertokoan Simpang Lima, Plaza Gajahmada dan Pertokoan Ramayana. Untuk volume pejalan kaki, dapat dilihat pada gambar 133 berikut ini.

Gambar 133. Grafik volume pejalan kaki antar bangunan komersial pada biasa malam



Berdasarkan grafik di atas, volume pejalan kaki yang paling besar adalah pada ruang di antara magnet Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima, kemudian antara Mal Ciputra dengan Plaza Gajahmada 2, Plaza Simpang Lima dengan Pertokoan Simpang Lima dan empat ruang yang lain hampir sama. Bila dilihat dari nilai korelasi *pearson* antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki hampir

Gambar 135. Grafik kepadatan ruang terbuka antar bangunan komersial pada biasa malam



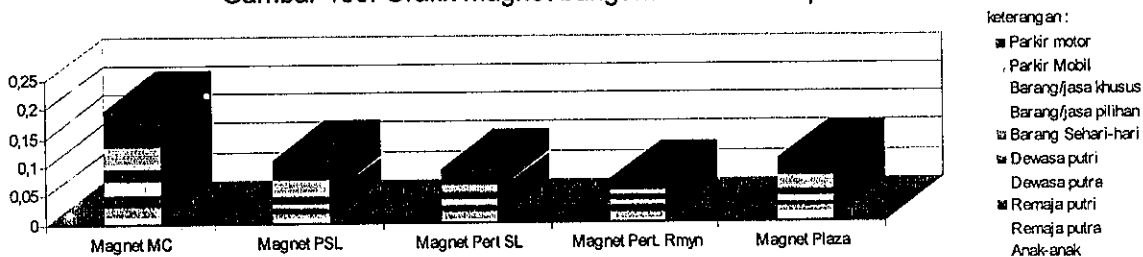
Permasalahan yang paling besar adalah pada edge di antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima. Hal ini dimungkinkan karena kekuatan dari kedua magnet bangunan komersial adalah yang paling besar, sehingga menyebabkan besarnya pejalan kaki, dan besarnya volume kendaraan yang mengakibatkan besarnya permasalahan yang ada.

Berdasarkan gambar dan nilai korelasi *pearson* di atas, menunjukkan bahwa adanya korelasi yang kuat antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki belum tentu mengakibatkan permasalahan yang besar. Hal ini tergantung dari kekuatan magnet bangunan komersial tersebut, semakin kuat magnet bangunan komersial akan memperbesar permasalahan yang ada.

V.6.3. Sabtu Malam

Magnet bangunan komersial pada Sabtu malam dapat dilihat pada gambar berikut :

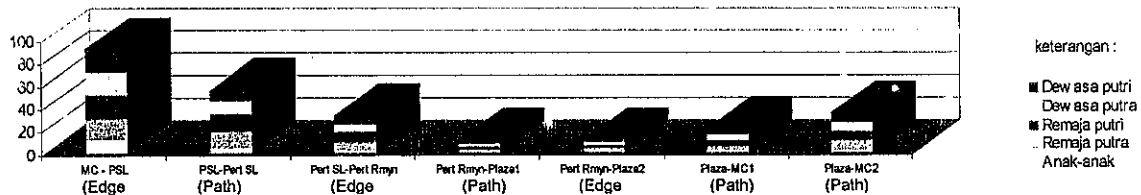
Gambar 136. Grafik magnet bangunan komersial pada Sabtu malam



Grafik di atas tingkatannya sama seperti pada hari pengamatan sebelumnya, yaitu menunjukkan bahwa magnet mal Ciputra adalah yang paling kuat dibanding

magnet lain, selanjutnya Plaza Simpang Lima, Pertokoan Simpang Lima, Plaza Gajahmada dan Pertokoan Ramayana. Untuk volume pejalan kaki, dapat dilihat pada gambar 137 berikut ini.

Gambar 137. Grafik volume pejalan kaki antar bangunan komersial pada Sabtu malam

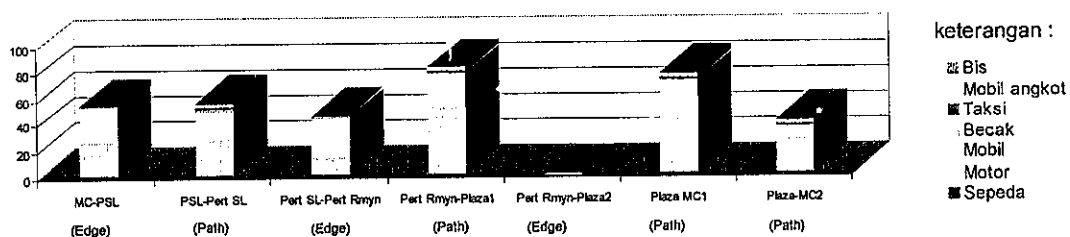


Berdasarkan grafik di atas, volume pejalan kaki yang paling besar adalah pada ruang di antara magnet Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima, kemudian antara Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima, Pertokoan Simpang Lima dengan Pertokoan Ramayana dan Mal Ciputra dengan Plaza Gajahmada 2, Mal Ciputra dengan Plaza Gajahmada, serta antara Pertokoan Ramayana dengan Plaza Gajahmada. Bila dilihat dari nilai korelasi *pearson* antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki hampir semuanya berkorelasi positif tetapi pada grafik di atas, volume yang terbesar adalah pada edge antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang lima.

Berdasarkan nilai korelasi dan grafik di atas menunjukkan bahwa adanya korelasi yang kuat antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki belum tentu mengakibatkan volume pejalan kaki menjadi besar. Hal ini tergantung dari kekuatan magnet bangunan komersial tersebut, semakin kuat magnet bangunan komersial akan memperbesar volume pejalan kaki yang ada.

Volume path/edge yang ada pada daerah pengamatan dapat dilihat pada gambar 138 berikut ini.

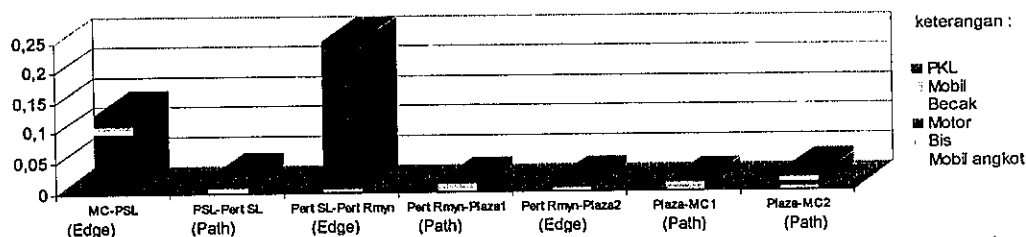
Gambar 138. Grafik volume path/edge pada Sabtu malam



Terlihat pada grafik di atas, bahwa volume path adalah lebih besar daripada volume edge kecuali pada edge di antara Mal Ciputra dan Plaza Simping Lima. Bila dilihat dari hasil korelasi *pearson*, hal ini disebabkan oleh pengaruh dari magnet kedua bangunan komersial. Bila dilihat dari hasil korelasi *pearson*, hal ini merupakan pengaruh dari magnet kedua bangunan komersial. Karena nilai korelasi antara magnet bangunan komersial dengan edge pada daerah pengamatan ini adalah yang paling tinggi daripada daerah pengamatan yang lain. Dan yang tertinggi kedua adalah antara Plaza Simping Lima dengan Pertokoan Simping Lima.

Masalah yang ada pada ruang di antara bangunan komersial dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 139. Grafik kepadatan ruang terbuka antar bangunan komersial pada Sabtu malam



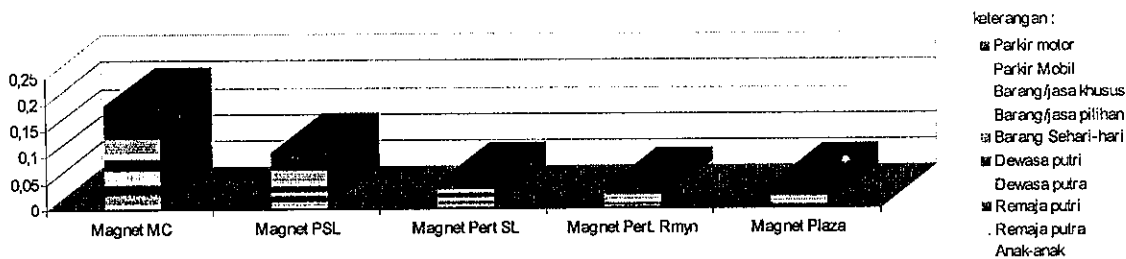
Permasalahan yang paling besar adalah pada edge di antara Pertokoan Simping Lima dan Pertokoan Ramayana. Hal ini dimungkinkan karena korelasi yang signifikan antara kedua magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki. Sehingga permasalahan yang ada menjadi semakin besar, sedangkan permasalahan pada ruang publik antara Mal Ciputra dan Plaza Simping Lima juga besar seperti pada hari pengamatan sebelumnya. Hal ini menyebabkan besarnya pejalan kaki, dan besarnya volume kendaraan yang mengakibatkan besarnya permasalahan yang ada.

Berdasarkan gambar dan nilai korelasi *pearson* di atas, menunjukkan bahwa adanya korelasi yang kuat antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki belum tentu mengakibatkan permasalahan pada ruang terbuka publik menjadi besar. Hal ini tergantung dari kekuatan magnet bangunan komersial tersebut dan lokasi ruang terbuka tersebut, semakin kuat magnet bangunan komersial dan lokasinya berada pada edge, maka akan memperbesar permasalahan yang ada.

V.6.4. Minggu Siang

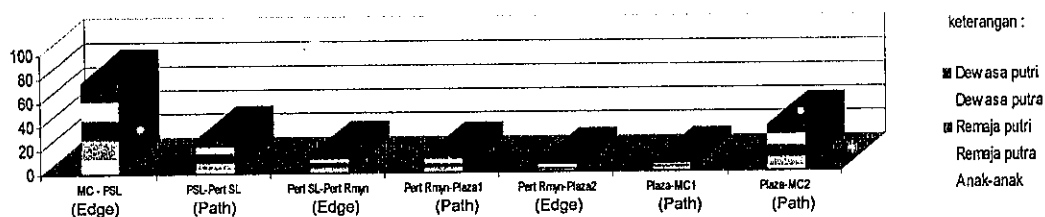
Magnet bangunan komersial pada Sabtu malam dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 140. Grafik magnet bangunan komersial pada Minggu siang



Grafik di atas tingkatannya sama seperti pada hari pengamatana yang lain, yaitu menunjukkan bahwa magnet mal Ciputra adalah yang paling kuat dibanding magnet lain, selanjutnya Plaza Simpang Lima, Pertokoan Simpang Lima, Plaza Gajahmada dan Pertokoan Ramayana. Untuk volume pejalan kaki, dapat dilihat pada gambar 141 berikut ini.

Gambar 141. Grafik volume pejalan kaki antar bangunan komersial pada Minggu siang

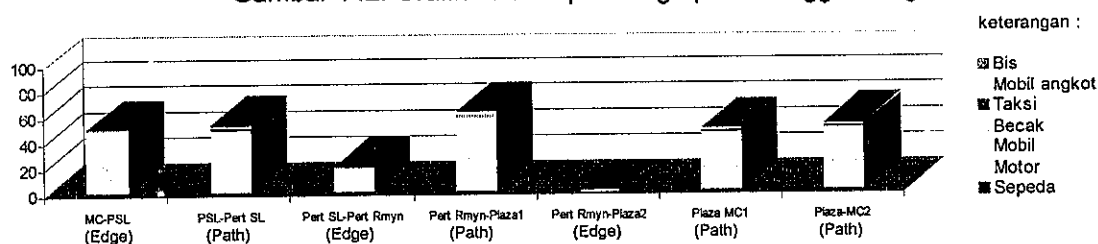


Berdasarkan grafik di atas, volume pejalan kaki yang paling besar adalah pada ruang di antara magnet Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima, kemudian antara Mal Ciputra dengan Plaza Gajahmada 2, Plaza Simpang Lima dan Pertokoan Simpang Lima, Pertokoan Simpang Lima dengan Pertokoan Ramayana, Pertokoan Ramayana dengan Plaza Gajahmada, serta dua ruang yang lain hampir sama besarnya. Bila dilihat dari nilai korelasi *pearson* antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki hampir semuanya berkorelasi positif tetapi pada grafik di atas, volume yang terbesar adalah pada edge antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang lima.

Berdasarkan nilai korelasi dan grafik diatas menunjukkan bahwa adanya korelasi yang kuat antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki belum tentu mengakibatkan volume pejalan kaki menjadi besar. Hal ini tergantung dari kekuatan magnet bangunan komersial tersebut, semakin kuat magnet bangunan komersial akan memperbesar volume pejalan kaki yang ada.

Volume path/edge yang ada pada daerah pengamatan dapat dilihat pada gambar 142 berikut ini.

Gambar 142. Grafik volume path/edge pada Minggu siang

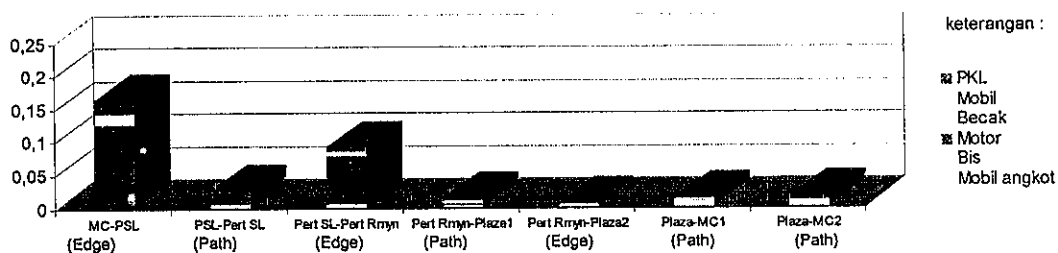


Terlihat pada grafik di atas, bahwa volume path adalah lebih besar daripada volume edge kecuali pada edge di antara Mal Ciputra dan Plaza Simpang Lima. Bila dilihat dari hasil korelasi *pearson*, hal ini disebabkan oleh pengaruh dari magnet kedua bangunan komersial. Bila dilihat dari hasil korelasi *pearson*, hal ini merupakan pengaruh dari magnet kedua bangunan komersial. Karena nilai

korelasi antara magnet bangunan komersial dengan edge pada daerah pengamatan ini adalah yang paling tinggi daripada daerah pengamatan yang lain. Dan yang tertinggi kedua adalah antara Plaza Sim pang Lima dengan Pertokoan Sim pang Lima.

Masalah yang ada pada ruang di antara bangunan komersial dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 143. Grafik kepadatan ruang terbuka antar bangunan komersial pada Minggu siang



Permasalahan yang paling besar adalah pada edge di antara Mal Ciputra dan Plaza Sim pang Lima. Hal ini dimungkinkan karena kekuatan dari kedua magnet bangunan komersial adalah yang paling besar, sehingga menyebabkan besarnya pejalan kaki, dan besarnya volume kendaraan yang mengakibatkan besarnya permasalahan yang ada.

Berdasarkan gambar dan nilai korelasi *pearson* di atas, menunjukkan bahwa adanya korelasi yang kuat antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki belum tentu mengakibatkan permasalahan yang besar. Hal ini tergantung dari kekuatan magnet bangunan komersial tersebut, semakin kuat magnet bangunan komersial akan memperbesar permasalahan yang ada.

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

VI.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian problematika pengaruh magnet bangunan komersial ditinjau dari teori perancangan kota yang mencakup lokasi ruang terbuka di antara Mal Ciputra dan Plaza Sim pang Lima, Plaza Sim pang Lima dan Pertokoan Sim pang Lima, Pertokoan Sim pang Lima dengan Pertokoan Ramayana, Pertokoan Ramayana dengan Plaza Gajahmada dan Plaza Gajahmada dengan Mal Ciputra, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Terdapat korelasi yang kuat antar bangunan komersial dan korelasi yang kuat antara bangunan komersial dengan pejalan kaki.
2. Korelasi yang kuat antara magnet bangunan komersial dengan pejalan kaki dapat berpengaruh terhadap permasalahan yang ada pada ruang terbuka publik antar magnet bangunan tersebut.
3. Path / edge akan memperbesar permasalahan pada ruang publik antar bangunan komersial bila kekuatan kedua magnet bangunan komersialnya besar.

VI.2. Rekomendasi

Setelah mengetahui dan memahami permasalahan serta kesimpulan yang telah diuraikan di atas, maka akan diusulkan beberapa saran atau rekomendasi untuk menghindari atau memperkecil masalah yang muncul. Rekomendasi tersebut antara lain :

1. Perlu adanya alat transportasi bagi pejalan kaki yang menghubungkan antar bangunan komersial (jembatan penyeberangan) terutama pada bangunan komersial yang memiliki kekuatan magnet yang besar, sehingga tidak terjadi sirkulasi silang (*cross circulation*) antara pejalan kaki dengan kendaraan.
2. Perlu adanya kerjasama antara penentu kebijakan serta pengelola bangunan di sekitar kawasan Simpang Lima dalam usaha pengaturan sarana parkir kendaraan. Sehingga parkir yang ada akan lebih teratur dan tidak mengganggu kelancaran sirkulasi di kawasan Simpang Lima.
3. Pembuatan kantong-kantong parkir di sekitar kawasan Simpang Lima, misalnya dengan pembuatan gedung parkir atau parkir bawah tanah. Dengan penambahan fasilitas parkir semacam ini diharapkan akan menghemat lahan sebagai tempat parkir (efisiensi lahan) serta mengurangi kemacetan lalu lintas.
4. Perencanaan zona khusus untuk pemberhentian kendaraan umum di luar kawasan Simpang Lima sehingga kendaraan umum tidak menaikkan maupun menurunkan penumpang di kawasan Simpang Lima.
5. Diperlukan ketegasan dari Pemerintah Kota untuk melaksanakan peraturan serta kebijakan yang telah dibuat, seperti larangan berhenti dan larangan parkir pada kawasan Simpang Lima.
6. Perlu adanya pemikiran yang matang dalam perencanaan bangunan komersial terutama bila berada di pusat kota untuk menghindari masalah yang muncul seperti di kawasan Simpang Lima. Seperti masalah pedagang kaki lima, sarana parkir dan sirkulasi silang antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

- Carr, Stephen, 1992, *Public Space*, Combridge University Press.
- Chiara, Koppelman, 1994, *Standar Perencanaan Tapak*, Erlangga, Jakarta.
- Childs, Mark.C, 1999, *Parking Space*, McGraw Hill, New York.
- Danisworo, M, 1991, *Teori Perancangan Urban*, Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Engel, J.F. et. Al, 1993, *Perilaku Konsumen Jilid 1 & 2* (terjemahan), Binarupa Aksara, Jakarta.
- Hakim, Rustam, 1991, *Unsur Perancangan dalam Arsitektur Lansekap*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Haryadi dan B, setyawan, 1995, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*, Dirjen Dikti Depdikbud, Jakarta.
- Lang, John, 1994, *Urban Design, The American Experience*, Van Nostrand Reinhold, United States.
- Lewison, DM & Delozier, M.W, 1982, *Retailing Principles and Practice*, Bell and Howel Company, Ohio.
- Lynch, Kevin, 1979, *The Image of The City*, The MIT Press Cambridge, USA.
- M. Rubinstein, 1978, *Central City Malls*, A. Wiley Interscience Publication, New York.
- Mourdon Anne (ed). 1987, *Public Street For Public Use*, New York Van Nostrand Reinhold Co.
- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspect Of Urban Form*, Perhamon Press, Indonesia.

Santoso, Singgih, 2003, *Mengatasi Berbagai Masalah Statistik dengan SPSS Versi 11.5*, PT. Elex Media Komputindo, Jakarta.

Shirvani ,Hamid,1985, *The Urban design Process*, Theories Of Urban Design Company, Van Nostrand Reinhold, New York.

Spreiregen, D. Paul, 1965, *The Architecture of Towns and Cities*, Mc Graw Hill Book Company, New York.

Sugiyono, 2000, *Statistika untuk Penelitian*, CV. Alfabeta, Bandung.

Trancik, Roger, 1986, *Finding The Lost Space*, Van Nostrand Reinhold, New York

Weisman, J, 1981, *Modelling Environment Behavior System*, Journal Of Man Environmental Relation.

Whyte, William H, 1980, *The Social Of Small Urban Space*, The Conservation Foundation Washinton, D.C.

www.revenae.state.co.us tentang *Bangunan Komersial*.

www.eia.doe.gov tentang *Bangunan Komersial*.